

EXCLUSIVO: VISITAMOS A GARAGEM DE JAY LENO NA CALIFÓRNIA

BBC

Top Gear

Nº 36 Mensal Dezembro 2016
WWW.TOPGEAR.COM.PT

À CAÇA DE
METEOROS EM
ROLLS-ROYCE
PHANTOM

Matt, Chris e Rory
escolhem o Top 3

Garagem *de sonho*

Porque é que
os anos setenta
foram os melhores

M1 vs. 3.0 CSL vs. M535i vs. 2002 Turbo

FERRARI F12tdf
vs. EUROFIGHTER
TYPHOON!

“O bem contra o mal”

Volkswagen contra Honda...



Consumo combinado de 2,0 a 2,2 l/100 km. Emissões de CO₂ de 45 a 50 g/km.

Escolha o óleo original BMW TwinPower Turbo.



DUAS FORÇAS, UM FUTURO.

NOVOS HÍBRIDOS PLUG-IN BMW iPERFORMANCE.

Os BMW Série 7 iPerformance são a solução luxuosa para a mobilidade sustentável. Herdeiros da avançada tecnologia aplicada no BMW i8, possuem um motor de combustão e um motor elétrico que se fundem em total harmonia. O resultado é a aliança perfeita entre a dinâmica e a eficiência. Conheça este e outros modelos BMW iPerformance em bmw.pt.

iPERFORMANCE

BMW iPerformance

bmw.pt



Pelo prazer
de conduzir



TopGear

Conteúdos



Destaques

074

058 Garagem de sonho

Pedimos a Chris Harris, Matt LeBlanc e Rory Reid que escolhessem os seus carros de sonho...

066 Santo e pecador

Há carros que parecem representar os opostos polares, como o Volkswagen I.D. e o Honda Civic Type-R

080 A década de 70

A BMW já é uma marca centenária, mas foi esta década em especial que a revestiu de prestígio...

092 Polestar vezes dois

Este mês passaram pela TG dois excitantes (e muito azuis) modelos suecos: o S60 Polestar e a V60 Polestar!

098 Borracha nova

Fomos conhecer o novo pneu Continental da família Premium, e ainda uma versão fora de estrada

104 Tesouro francês

O Renault Trezor, protótipo elétrico da marca francesa, já foi revelado e não deixou ninguém indiferente

110 Céu de luxo

Há algo melhor que apreciar uma chuva de estrelas? Aprecia-la junto ao Rolls-Royce Phantom com teto mágico!

118 Fábrica de sonhos

Para quem é fã, só há uma coisa melhor que um 911 clássico: um 911 restaurado e melhorado pela Singer!

124 Ferrari F12tdf

São 780 cv e uma das aerodinâmicas mais apuradas do mundo automóvel: eis a incrível versão especial F12tdf



OFERTA DE SUBSCRIÇÃO
4 BOAS RAZÕES PARA ASSINAR

A sua revista TopGear apenas por € 33,60
12 edições com 20% de desconto (poupa € 8,40!)

Recebe um DVD TopGear Polar Special/US Special! ▶
Renovar com condições especiais



DISCOVERY SPORT

AVENTURA. ESTÁ NO NOSSO ADN.

landrover.pt



ABOVE & BEYOND



DISCOVERY SPORT 4X2 CLASSE 1 COM VIA VERDE A PARTIR DE 38.575 €* ANOS

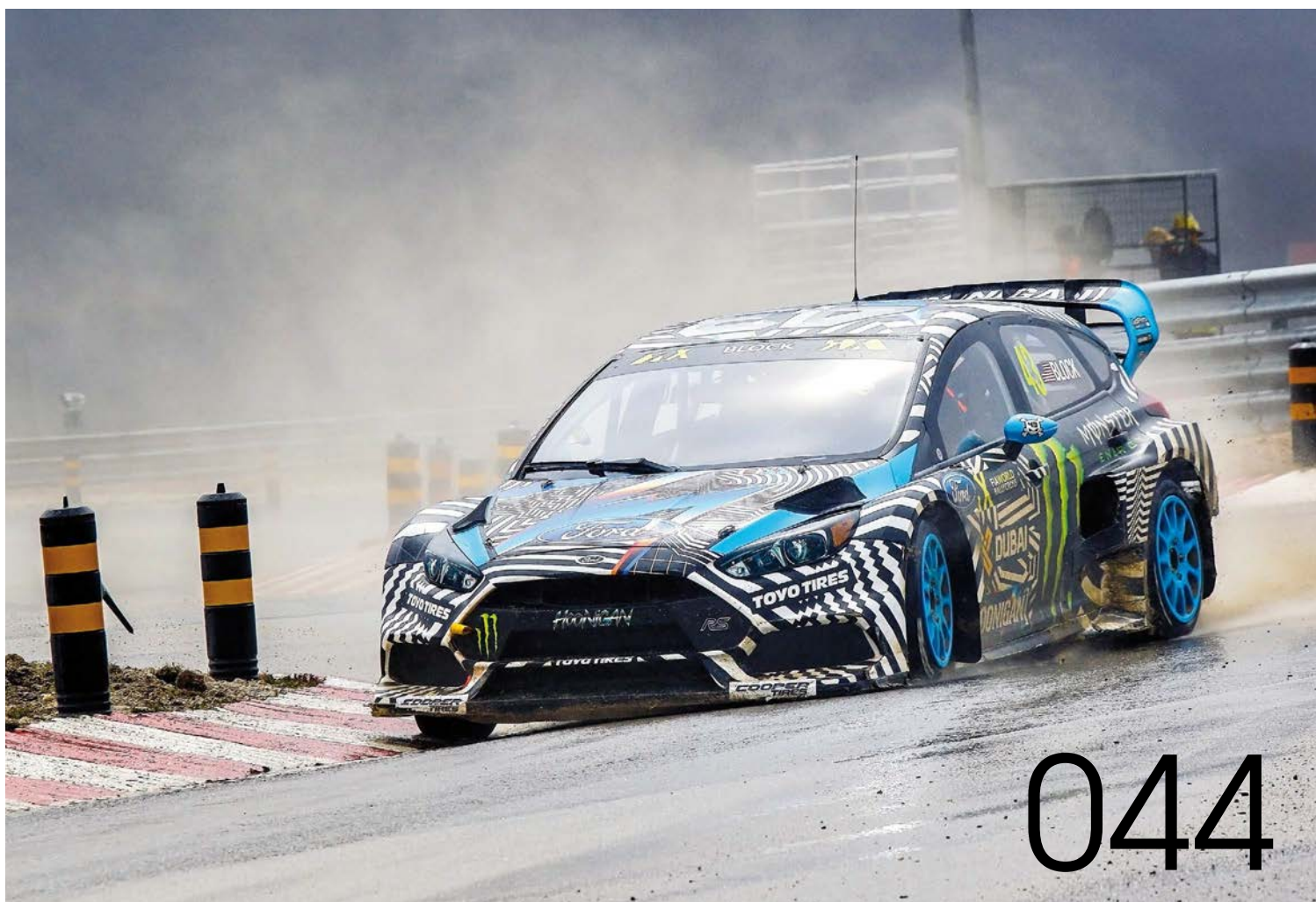


Quando termina a estrada, começa a diversão. E aqueles que percebem de aventura, sabem que devem ir bem preparados. Por isso, o **Discovery Sport** tem a pontuação máxima em segurança e 981 litros de espaço de carga, porque queremos que caibam todas as aventuras que possa imaginar.

Por alguma razão o **#DiscoverySport** é o SUV compacto mais versátil em estrada, ou mais importante ainda, fora dela.

Gama Discovery Sport: consumo combinado 4,7-5,3 l/100 km, emissões de CO₂ 123-139 g/km.

*P.V.P. para Discovery Sport eD4 Diésel 150 CV 4x2 Pure: 38.575 € (IVA 23%, ISV, transporte e campanha promocional incluídos). CLASSE 1 com Via Verde. Válido até 30/11/2016. O veículo apresentado pode não corresponder ao modelo oferecido. Conduza responsabilmente dentro e fora da estrada.



Testes

Conduzimos este mês...

- 014 Mercedes-Benz **Classe E**
- 017 Renault **Talisman**
- 018 Ford **Ranger**
- 018 Audi **A4 Allroad quattro**
- 020 Audi **Q2**
- 021 Mini **Cabrio**
- 022 Smart **Fortwo**
- 024 Jaguar **XE**
- 025 Fiat **Tipo**
- 025 Ford **Mondeo**
- 026 BMW **M240i**
- 028 Opel **Zafira**
- 028 Volkswagen **Passat**
- 030 Renault **Mégane**

Admissão

032 Coleção especial

O apresentador norte-americano Jay Leno abre-nos as portas da sua incrível garagem

038 Citroën C3

A terceira geração do compacto modelo francês está quase a chegar. Fique a saber as novidades

042 Seat Leon

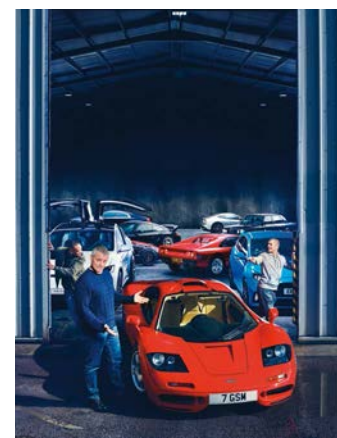
Familiar da marca espanhola renova-se e chega ao nosso mercado no início de 2017

052 Honda NC750X

Um dos modelos mais escolhidos para quem dá o salto das 125 cc, a nova NC passou pela *TopGear*...



Imagem capa:
Alex Howe



Segurança e controlo.

Eu sou o novo
SportContact™ 6.

Composto Black Chili

Máxima aderência para um
prazer de condução supremo



Force Vectoring

Máximo controlo em todas as
forças direccionais sobre o piso



Aralon350™

Máxima estabilidade até 350 km/h
com Tela Híbrida Adaptativa



Novo!



Edição 66 Dezembro 2016

Bem-vindo



Imagine a sua garagem de sonho. Quantas vezes não deu por si a pensar que se lhe saísse o Euromilhões comprava imediatamente o carro X ou Y? Ou os dois... ou enchia uma garagem com o seu Top 10?

Há quem goste de supercarros,

há quem aprecie os clássicos, uns optariam por modelos que fizeram história no desporto, entre outros. Faz parte do imaginário de qualquer apaixonado por automóveis, um dia poder ter uma garagem privada com os modelos que por um motivo ou outro sempre quis ter.

Foi esse o desafio que lançamos a três dos nossos apresentadores: Rory Reid, Matt LeBlanc e Chris Harris. Quais os carros que pertencem, no imaginário, à garagem de sonho de cada um deles. O resultado é, claro está, um especial muito animado onde as surpresas estão ao virar de cada página. E no final, uma certeza: não há melhor garagem do que a *TopGear*, pois claro. E porque falámos em garagens quisemos ir ainda mais longe. Há um local que é inacessível de se poder replicar mesmo a quem possa ganhar o Euromilhões: a Garagem de Jay Leno, que tem no seu interior mais de 150 carros e motos, com um valor total impossível de calcular.

Foi de facto uma oportunidade única, mas conseguimos o rigoroso exclusivo de ter uma breve visita guiada pela mítica garagem do apresentador norte-americano, reportagem essa que poderá ver em destaque no interior desta edição que começou agora a ler. Esta é também uma garagem de sonho e é onde os sonhos de um homem com uma enorme paixão por automóveis (e não só) são realizados todos os dias.

E por falar em sonhos, eis que mesmo a fechar esta edição chega a boa notícia de que a Revista *TopGear* recebeu o Prémio de Título de Automóveis do Ano 2016, atribuído nos Prémios Meios & Publicidade, repetindo assim o feito do ano passado. Um reconhecimento do nosso trabalho e que nos deixa com muito orgulho no trabalho que estamos a realizar.

Um prémio que se estende a todos os nossos leitores!

Desfrute da edição.

Paulo Passarinho DIRETOR

@ paulo.passarinho@goody.pt

O dia-a-dia da nossa equipa



O quê? Renault Estafette
Onde: Palácio de Belém
Vendas de livros em forma ambulante? Boa forma de aproveitar uma "velhinha" Renault



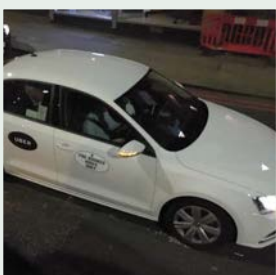
O quê? "Audiloween"
Onde: Arredores de Lisboa
A promoção do Audi Q2 incluiu zombies e matanças? Nada disso, é apenas o espírito do Halloween



O quê? Cartaz Le Mans
Onde: Museu Petersen
Só em Los Angeles, capital do cinema, encontraríamos o póster original de filmes como este



O quê? Mobilidade alternativa
Onde: Hamburgo
A Mercedes-Benz mostrou outras formas de mobilidade para quem quer um ambiente mais saudável...



O quê? Uber identificado
Onde: Edimburgo, Escócia
Há certos países, civilizados, onde a Uber tem já os carros devidamente identificados e sem apedrejamentos!



O quê? GT o quê?
Onde: Alverca
Aceitam-se apostas para adivinhar que modelo viajava assim protegido. Dica: tem um GT no nome

Também tira umas fotos fixes e ninguém lhe dá eco?

Envie já um e-mail para topgear@goody.pt
ou use a nossa página de Facebook

 facebook.com/topgearportugal

TopGear

PRAÇA BERNARDINO MACHADO 11A
LUMIAR
1750-042 LISBOA

E-MAIL TOPGEAR@GOODY.PT
TOPGEAR.COM.PT

EDITOR
Goody Consultoria S.A.
Praça Bernardino Machado 11A
Lumiar
1750-042 Lisboa
TEL. 218 621 530 / FAX 218 621 540
N.º CONTRIBUINTE 505 000 555

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO
António Nunes (PRESIDENTE), Alexandre Nunes,
Fernando Vasconcelos, Nuno Catarino e Violante Assude

ACIONISTAS
António Nunes (20%), Alexandre Nunes (20%),
Fernando Vasconcelos (20%),
Nuno Catarino (20%) e Violante Assude (20%)

DIRETOR GERAL António Nunes
ASSESSOR DA DIREÇÃO GERAL Fernando Vasconcelos
DIRETOR ADMINISTRATIVO E FINANCEIRO Alexandre Nunes
CONTABILIDADE Cláudia Pereira
APOIO ADMINISTRATIVO Tânia Rodrigues e Catarina Martins

DIRETOR Paulo Passarinho
REDAÇÃO André Mendes e Nuno Assunção
FOTOGRAFIA Manuel Portugal e Pedro M. Barreiros
E-MAIL (REDAÇÃO) topgear@goody.pt

PAGINAÇÃO Vanda Martins
Rui Nave (imagem)
DIRETOR DE PRODUÇÃO Paulo Oliveira
PRODUTOR GRÁFICO António Galveia

PUBLICIDADE Carla Pinheiro
Tel. 218 621 546
E-MAIL carla.pinheiro@goody.pt

COORDENADOR DE CIRCULAÇÃO Carlos Nunes
DISTRIBUIÇÃO JMToscano Lda
E-MAIL geral@jmtoscano.com

PRÉ-IMPRESSÃO E IMPRESSÃO
Sogapal - Estrada das Palmeiras, Queluz de Baixo
2745-578 Barcarena

TIRAGEM 13.000 ex.
DISTRIBUIÇÃO Urbanos Press
DEPÓSITO LEGAL N.º: 330074/11
INSCRIÇÃO NA E.R.C. N.º: 126082



BBC WORLDWIDE, UK PUBLISHING: DIRECTOR OF EDITORIAL GOVERNANCE Nicholas Brett
PUBLISHING DIRECTOR Chris Kerwin UK PUBLISHING COORDINATOR Eva Abramik
IMMEDIATE MEDIA Co.: CHAIRMAN Stephen Alexander DEPUTY CHAIRMAN Peter Phippen
CEO Tom Bureau DIRECTOR OF INTERNATIONAL LICENSING AND SYNDICATION Tim Hudson
INTERNATIONAL PARTNERS MANAGER Anna Brown INTERNATIONAL PARTNERS CO-ORDINATOR Jessica Fleming
UK TEAM: MANAGING DIRECTOR TOP GEAR, UK Adam Waddell PUBLISHER Simon Carrington
EDITOR IN CHIEF Charlie Turner ASSOCIATE EDITOR Tom Ford
CREATIVE DIRECTOR Ian Stevens ART DIRECTOR Owen Norris

Serviço de Assinantes e Leitores
Gonçalo Galveia (tel. 218 621 543)
E-MAIL: ASSINATURAS@GOODY.PT / SITE: WWW.ASSINEAGORA.PT

A TopGear é publicada pela Goody, SA, sob licença da BBC Worldwide Limited, Media Centre,
201 Wood Lane, London W12 7TQ.

Top Gear e o logótipo BBC são marcas registadas da British Broadcasting Corporation e
são utilizadas sob licença pela Immediate Media Company London Limited.

Copyright © Immediate Media Company London Limited
Todos os direitos reservados. É proibida a reprodução de qualquer conteúdo ou parte.
Estatuto Editorial - Leia na íntegra em www.goody.pt/pt/estatutos/topgear

* A TOPGEAR JÁ OBEDECE AOS TERMOS DO NOVO ACORDO ORTOGRÁFICO

A REVISTA **TopGear** TEM EDIÇÕES LOCALIZADAS NOS SEGUINTE TERRITÓRIOS:
África do Sul, Alemanha, Austrália, Bulgária, China, Coreia do Sul, Croácia, Estónia, Filipinas,
Finlândia, Hong Kong, Índia, Itália, Letónia, Lituânia, Malásia e Singapura, Médio Oriente, Países
Baixos, Polónia, Portugal, Reino Unido, República Checa, Roménia, Rússia, Suécia, Tailândia e Turquia

GAMA SEAT LEON

0% DE PREOCUPAÇÕES



TECHNOLOGY TO ENJOY

Agora pode ter o SEAT Leon que sempre quis sem se preocupar com mais nada. Apenas terá de escolher entre a versatilidade do **Leon 5 Portas**, o espírito desportivo do **Leon SC**, a espaçosa carrinha **Leon ST** ou o **Leon X-Perience**. E se gosta de sentir a potência ao máximo, o **Leon Cupra** 290Cv pode ser a sua opção. Não perca esta oportunidade.

Venha conhecer a Gama Leon num Concessionário SEAT ou saiba mais em seat.pt

0%

JUROS
TAEG
ENTRADA
DESPESAS
ATÉ 48 MESES

OFERTA DE + 3.000€ PELO SEU CARRO ANTIGO

ASSINATURAS

OFERTA DE SUBSCRIÇÃO

20% DESCONTO



E RECEBE
AINDA UM
EXCLUSIVO
DVD

OFERTA DE SUBSCRIÇÃO

4 BOAS RAZÕES PARA ASSINAR

A sua revista TopGear apenas por € 33,60

12 edições com 20% de desconto (poupa € 14,22!)

Recebe um DVD TopGear Polar Special/US Special!

Renovar com condições especiais

Saiba mais na **página 56**

Acesso

TODAS AS FORMAS DE ACEDER AO MUNDO TOPGEAR



Edições digitais:

iOS E ANDROID

Quer guardar a sua revista em papel, mas levá-la para todo o lado? Experimente a edição digital



O programa de televisão:

- BREVEMENTE -

Já faltou mais para que se possa conhecer a nova geração a dar o seu melhor em frente às câmaras



Escreva-nos já:

TOPGEAR@GOODY.PT

Quando sentir a necessidade de nos contactar, use este endereço. Só não vale fotos comprometedoras



As notícias na rede:

WWW.TOPGEAR.COM.PT

As notícias que interessam e também todas as que servem para passar um bom bocado



Edições especiais:

TOPGEAR SUPERCARROS

Na praia não pode passar sem as bolas de berlim e sem o Especial Supercarros que lançamos no verão



Redes sociais:

FACEBOOK TOPGEAR

Os estados de alma, piadas, opiniões que ninguém quer saber e muito mais no Facebook

TOPGEAR.COM.PT
TUDO O QUE
INTERESSA
NA REDE



A TopGear
no digital

f facebook.com/
topgearportugal

www.topgear.com.pt



www.porsche-leiria.com

**Movidos pelo mesmo sentimento
com que fabricamos os nossos automóveis: a Paixão.**

**Centro Porsche Leiria.
Porsche em estado puro.**

A Paixão é o nosso combustível. Paixão pela Tradição e Inovação. Pelo Design e Funcionalidade.

Pela Performance e Utilização Diária. Valores que parecem contraditórios mas que para nós são os pilares do empenho com que trabalhamos. Sempre para lhe proporcionar um serviço de excelência.

Venha conhecer a nossa gama de Veículos Porsche novos e Porsche Approved e o nosso Serviço Após-Venda.

Esperamos por si!



excelência'15



Visite-nos nas nossas instalações em Leiria
ou virtualmente em



PORSCHE

Centro Porsche Leiria

Parque Movicortes
2404-006 Azoia, Leiria
Tel.: 244 850 287

Teste

Leia já os
ensaios mais
relevantes
realizados
este mês

EM TESTE



Audi Q2
p20



Smart ForTwo
p22



Jaguar XE
p24



BMW M240i
p26



Opel Zafira
p28

A rainha do espaço

Mercedes-Benz E220d Station
€ 61.200

DESTAQUE: A CARRINHA DA GAMA CLASSE E VOLTA A DESTACAR-SE COM UM AMPLO ESPAÇO A BORDO E UMA IMAGEM CATIVANTE

FOTOS: ANDRÉ MENDES

A

chegada do novo Mercedes-Benz Classe E ao mercado nacional veio dinamizar um pouco o segmento, que já estava à espera deste modelo há algum tempo. O mesmo salto qualitativo que a Mercedes tem vindo a dar com a renovação das suas outras gamas fica ainda mais evidente com o Classe E, sendo que este soma um mundo de tecnologia que mais nenhum outro modelo da marca ainda tem. Depois disso, foi apenas necessário esperar pelo formato que ainda cativa mais clientes, a carrinha.

A primeira versão que nos foi disponibilizada para ensaio é a que ocupa, por enquanto, o topo da oferta nas motorizações diesel, a 220d. Conta com a nova motorização de dois litros e 194 cavalos de potência e está equipada com a caixa de velocidades 9G-Tronic de nove relações,

tendo um preço base de 61.200 euros.

Em termos estéticos tudo depende, claro, do gosto de cada pessoa, mas, apesar de lhe conseguirmos apontar facilmente um enorme conjunto de semelhanças com outros modelos da marca, a verdade é que todo o conjunto é harmonioso e muito cativante, especialmente quando disponibilizado com a linha de design AMG (2.800 euros), com a pintura Designo Cinzento Selenite Magno (3.450 euros) e com as enormes jantes de 20 polegadas da AMG (1.150 euros), tal como aconteceu na unidade ensaiada.

A sua presença em estrada é imponente e o ambiente a bordo é sublime. Mesmo com a presença das jantes de 20 polegadas, o modo mais confortável da suspensão permite-nos somar quilómetros ao totalizador com uma facilidade incrível e sem sequer ouvir falar na palavra cansaço. A posição de condução



Teste



é excelente e será muito difícil ouvir alguém a queixar-se de falta de espaço a bordo da carrinha Classe E, seja no que diz respeito ao habitáculo, ou em termos de espaço na bagageira, com uma volumetria muito próxima dos 700 litros.

Além do espaço disponível, a nova Classe E Station conta igualmente com um ambiente sóbrio e moderno que também vai conseguir agradar aos mais conservadores. O tom negro dominante fica contrastado com diversas aplicações em cinzento que relembram o alumínio, sendo que a mais chamativa ainda é a enorme faixa frontal no tablier. Por cima dessa, no entanto, o maior destaque vai para os dois enormes monitores retangulares, um mesmo ao centro da consola, e outro em frente ao condutor, substituindo o painel de

Ou então...



Audi A6 Avant

Num patamar de preço e tamanho muito semelhante, assim como uma proximidade em elegância e espaço a bordo

instrumentos. Entre os assentos dianteiros descobrimos o já habitual comando tátil, destinado a controlar os mais variados sistemas do Classe E, desde a navegação às definições do carro, passando pelas configurações e definições do sistema de som da Burmester presente na unidade ensaiada.

A nova motorização de dois litros é uma boa aposta para este modelo. Foi projetada para um mundo em que os consumos e as emissões poluentes estão cada vez mais na ordem do dia e consegue apresentar médias declaradas em torno dos 4,5 litros para cada 100 quilómetros. Em contrapartida, a ficha técnica também inclui dados como os 7,7 segundos dos 0 aos 100 km/h e os 235 km/h de velocidade máxima, mas sem grandes assombros em termos dinâmicos. Os quase cinco metros de comprimento e os 1,85 m de largura traduzem-se em apenas 1.780 kg de peso, mas depressa se nota que esta é uma solução perfeitamente equilibrada para passear com a família num fim de semana ou na rotina diária e não a pensar naquela estrada de montanha de que tanto gostamos. Mesmo com o modo mais desportivo ativo e sem mais ninguém a bordo, a Classe E não se nega a um pouco mais de atitude, mas os 194 cavalos de potência começam de imediato a saber a pouco e as médias de consumo podem duplicar rapidamente o valor

declarado pela marca. O ideal é mesmo manter o modo de condução na posição Comfort e explorar o que a Classe E Station tem de melhor para lhe oferecer: um habitáculo espaçoso e muito cativante, mas também um nível de conforto acima da média que nos faz querer ficar sentados a bordo durante um pouco mais de tempo. Se as prestações forem determinantes na escolha, então o melhor é começar a pensar na versão E43 AMG de 401 cavalos.

O preço base da versão E220d de 194 cv é de 61.200 euros, sendo que a partir deste valor há todo um mundo de opções que ainda poderá escolher. No caso da unidade que vê nas imagens, o valor final ficou acima dos 85 mil euros. **ANDRÉ MENDES**



Posição de condução excelente e um nível de conforto elevado

FICHA TÉCNICA

- 1.950 cc, 4 cil., tração traseira, 194 cv, 400 Nm
- 4,2 l/100 km, 109 g/km CO₂
- 0-100 km/h em 7,7 s, 235 km/h
- 1.780 kg

VEREDICTO: Uma solução excelente para um carro de família elegante e espaçoso, seja para grandes viagens ou mesmo para o dia-a-dia.

7

10



Motor pujante

Renault Talisman TCe 200 EDC

€ 38.790

DESTAQUE: INTRODUÇÃO DO 1.6 TURBO DE 200 CAVALOS NO FAMILIAR TALISMAN

Q

uando olhei o Talisman pela primeira vez numa apresentação estática algures no centro da Europa fiquei de certa forma surpreendido pela coragem da Renault em apostar de forma decidida (e vincar isso) num modelo que, pela sua imponência, pretende intrometer-se nos Premium.

A verdade é que este modelo apresenta uma estética bem conseguida e uma montagem cuidada e robusta, chegando a surpreender nesse capítulo. Se é ou não suficiente para beliscar os reis do segmento, isso é outra história. É sabido que alguns símbolos nas grelhas ainda vendem sem muitas explicações, e acima de um determinado valor o consumidor (muitas vezes empresas) está mais preocupado com o *status* do que com qualquer outro fator. No caso do Talisman, faz mal! Isto porque, em particular nesta versão com motorização 1.6 turbo com 200 cavalos (herdada do Clio RS), é um caso sério. Bem, pode argumentar-se que apesar do muito que já se escreveu o diesel ainda reina e este tipo de motor, de certa forma guloso (no nosso teste ficou com uma média de 8,6 l/100 km), é de imediato votado ao esquecimento a não ser quando é apresentado em modelos de cariz desportivo, o que não é bem o caso. O Talisman apresenta uma dinâmica interessante e beneficia da tecnologia 4Control (quatro rodas direcionais) para proporcionar maior assertividade, mas está longe de ser chamado de desportivo.

Apesar disto, com o motor de 200 cv e 260 Nm, o condutor poderá ainda desfrutar de alguns momentos mais aguerridos, antes



A imagem distinta será suficiente para o Talisman combater os Premium?

de se lembrar que está num familiar. A caixa automática EDC de sete velocidades ainda consegue aliar-se nesse prazer e proporcionar emoção, mas depois fica tudo por aí mesmo. A suspensão é outro dos pontos positivos; o amortecimento pilotado (opcional) vinca o bom trabalho dos engenheiros franceses na busca de maior equilíbrio.

Julgo que o Talisman não necessita de procurar espaço entre os modelos alemães, mas antes ganhar o seu espaço. Bem equipado (ainda me fascina o enorme ecrã tátil central) e com um interior espaçoso e confortável, ao Talisman só se pede maior contenção. Lá está, para isso existe o dCi. Mas se porventura quer emoção e não se importa de meter conversa na bomba de gasolina ao pé de casa, aqui tem uma boa opção. **PAULO PASSARINHO**

FICHA TÉCNICA

- 1.618 cc, 4 cil., tração dianteira, 200 cv, 260 Nm
- 5,8 l/100 km, 130 g/km CO₂
- 0-100 km/h em 7,6 s, 236 km/h
- 1.505 kg

VEREDICTO: A opção a gasolina com 200 cavalos, com um requinte e elegância a pensar nos seus rivais do mundo mais Premium.

6

10



O espaço a bordo é mesmo um dos trunfos da nova carrinha da Mercedes

Teste

P & R

Força maior

Ford Ranger 2.2 TDCi 4x4

€ 42.840

DESTAQUE: VISUAL MAIS ROBUSTO E UMA CONDUÇÃO MAIS "AMIGA"

Esta pick-up é enorme. É a versão destinada ao mercado europeu?

Sim, é a "nossa" Ford Ranger. Apesar do visual mais musculado e portentoso, esta é mesmo a versão destinada a este lado do oceano. Nas terras do Tio Sam, este modelo ia parecer pequeno em comparação... As últimas novidades da marca, como o Mustang, têm ligado um pouco mais os dois mercados, mas continuam a existir especificações diferentes para cada um deles. E apesar do tamanho imponente, esta versão está perfeitamente adaptada às nossas estradas. Aliás, está até bem melhor que os seus antecessores e que alguns dos seus rivais.

Ai sim? Então porquê?

Bem, primeiro porque este mesmo visual mais robusto também está pensado para coisas tão difíceis de acreditar como a proteção mais eficaz



de quem vai a bordo, e é mesmo a pick-up que consegue uma das melhores pontuações nos exigentes testes de segurança do Euro NCAP. E depois porque a sua condução evoluiu bastante em termos de conforto e facilidade de utilização. É certo que em cidade e com a caixa de carga vazia, é inevitável sentirmos muitas das irregularidades do piso, mas o conforto é superior e a posição de condução é a de um SUV.



E o motor? Também é parecido com o da versão americana?

Felizmente para o meio ambiente e infelizmente para nós, não. Mas mesmo assim trata-se de um bloco de 2,2 litros com 160 cavalos de potência capaz de apresentar médias na ficha técnica próximas dos 6,5 litros em percurso combinado, ao mesmo tempo que deixa a Ranger acelerar até aos 100 km/h em 11,8 segundos. O comportamento dinâmico também é outro dos seus trunfos e esta é uma daquelas pick-up que gostamos de levar para fora de estrada e procurar os caminhos de terra batida em que é possível desligar a tração integral e despejar a potência no eixo traseiro, deixando-o deslizar à vontade.

Imagino que custe uma pequena fortuna...

Por acaso, até não. A Ford Ranger, com este motor e com o nível de equipamento Limited, tem um preço de venda ao público abaixo dos 43 mil euros e conta com uma campanha até ao final do ano que pode descer



consideravelmente este valor. Além disso, a nova Ranger ainda conta com a possibilidade de incluir mordomias como o sistema Ford Sync2 com navegação e até uma câmara de estacionamento.

FICHA TÉCNICA

- 2198 cc, 4 cil., tração traseira ou integral, 160 cv, 385 Nm
- 6,5 l/100 km, 171 g/km CO₂
- 0-100 km/h em 11,8 s, 175 km/h
- 2102 kg

VEREDICTO: Capacidades de todo o terreno, mas com a condução de um SUV e muito equipamento.

6

10

Audi A4 Allroad

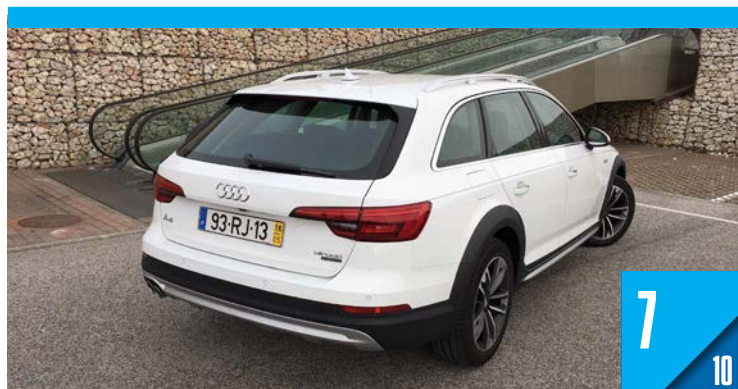
€ 61.869 (base)

O novo Audi A4 Allroad usa duas variantes do V6 3.0 diesel. Esta é a menos potente (218 cv), mas revela-se muito competente para as necessidades. Os consumos são excelentes, a rondar os 6,2 l/100 km, tal como o é a disponibilidade do motor – são 400 Nm de binário (entre as 1.250 e 3.750 rpm). Com tração permanente quattro e caixa de dupla embraiagem

S Tronic de 7 relações, o A4 Allroad tem uma eficácia elevada ou não fosse o quatro um dos melhores sistemas de tração do mercado.

FICHA TÉCNICA

- 2967 cc, V6, tração integral, 218 cv, 400 Nm
- 5,3 l/100 km, 139 g/km CO₂
- 0-100 km/h em 5,7 s, 230 km/h
- 1750 kg



7

10

Watch Planet, SA • +351 21 342 83 08 - Timberland e  são marcas registadas pertencentes a TBL Licensing LLC ou suas filiais, ©2016 TBL Licensing LLC. Todos os direitos reservados.

RELÓGIO MODELO: HENNIKER II



Timberland 
MADE FOR THE MODERN TRAIL



Jovem empreendedor

Audi Q2 1.6 TDi Design

€ 37.165

DESTAQUE: O AUDI Q2 CRIA UM SEGMENTO QUASE SÓ PARA SI E RENEGA QUE TENHA VERDADEIROS CONCORRENTES

Ora aqui está uma prova de que os lugares-comuns atribuídos inúmeras vezes às marcas têm sempre um momento em que mostram ser errados. A Audi é uma marca tradicional e com uma imagem dos seus modelos familiares algo discreta. Certo? Errado!

O novo Q2 é como uma pedra lançada do topo de um edifício em direção a um charco. A estética é radical e a combinação de cores que irá permitir nas suas inúmeras personalizações tornam-no bem distinto na estrada.

Se neste momento observa o carro preto das imagens fique a saber que é muito provavelmente o único que verá nesta combinação. Ou deveria. Porque como revelamos em anterior edição, durante a apresentação internacional, existe um sem-número de combinações possíveis. Adiante. Imagine que este modelo é vermelho ou amarelo com o terceiro pilar, que lhe confere identidade, em preto e percebe o que queremos dizer.

O novo Audi Q2 é muito mais do que uma estética diferenciadora (ainda que mantenha a imagem de marca fortemente vinculada na dianteira). Com 4,191 metros de comprimento por 1,794 metros de largura, posicioná-lo não é tarefa fácil. Assumido como Premium, não tem verdadeiramente um concorrente nesse campeonato. GLA e X1 são maiores e mais caros.



O ambiente deste crossover será essencialmente urbano

Se comparado com o Qashqai (líder entre SUV) fica abaixo das dimensões deste. Talvez o Juke ou Captur? Mas não são Premium... Bem, chega de comparações. É a própria marca que afirma que o Q2 pretende ser “um segmento à parte” com as suas qualidades. Talvez, mas com o posicionamento que ocupa e o seu preço arrisca-se a ir buscar clientes dentro da própria marca, mais em concreto ao A3.

Esta versão 1.6 TDi Design serve como a verdadeira entrada de gama. Não custa os 29.990 euros do anúncio (as versões “base” são difíceis de encontrar mesmo que alguém as queira), mas por 37 mil euros está bem equipada, com destaque para os pacotes Advance (volante desportivo e MMI Plus, entre outros), Connectivity (Audi Music e Smartphone Interface) e de luzes LED interiores. Assim de repente,



Linhas do Q2 cativantes e muito irreverentes!

identifico apenas a falta da navegação (ainda que pré-instalada), mas é de realçar a presença do Audi Drive Select que permite alternar os modos de condução de acordo com os desejos do condutor.

Com 116 cavalos de potência, o motor parece algo curto para o modelo ainda que seja leve o suficiente para a desenvoltura em cidade. Na verdade, também o seu carisma é mais talhado para os circuitos urbanos do que propriamente aventuras. Ganha em economia com consumos abaixo dos 5,2 litros de forma consistente, mas perde em alguma dinâmica. A suspensão permite-lhe aventurar-se pelas crateras e algumas pedras que a Câmara de Lisboa insiste em manter um pouco por toda a cidade, mas não haverá muitos clientes a pretender mais do que isso.

OU ENTÃO...



AUDI A3

Pode não parecer mas é aqui que pode estar o maior rival do Q2



Mas não pense que dinamicamente ficará desiludido com o Q2, bem pelo contrário. Só tem que ter em mente que não tem qualquer comparação com um Audi A3 ou Q3, mas cumpre o seu designio de forma muito competente. E já que se menciona a família, há outro aspeto onde o Q2 se posiciona de forma muito orgulhosa. A qualidade a bordo é referencial e a qualidade dos materiais não deixa dúvidas que é um Audi.

Na verdadeira euforia SUV e crossover que atravessa o mercado com chegadas de modelos praticamente todos os meses, o Audi Q2 terá de lutar para ter o seu lugar, mas face aos bons atributos pode estar aqui um caso de sucesso de vendas para a marca! **PAULO PASSARINHO**

FICHA TÉCNICA

- 1.598cc, 4 cil., tração dianteira 116 cv, 250 Nm
- 4,4 l/100 km, 114 g/km CO₂
- 0-100 km/h em 10,3 s, 197 km/h
- 1.310 kg

VEREDICTO: O Q2 poderá ser um dos lançamentos mais importantes da Audi nos últimos anos, e para já parece cumprir!

7 10



MINI CABRIO COOPER SD

€ 44.235

Q

Quando passa um descapotável pela redação no fim do outono ou inverno

raramente podemos usar o seu trunfo: conduzir com a capota recolhida. No entanto, como tivemos bom tempo até quase ao final de novembro este ano, este Mini Cabrio fez-nos as delícias.

Trata-se do Cooper SD com o motor 2.0 diesel de 170 cv, 360 Nm e caixa automática de seis velocidades. Esta última é competente e suave, e reduz os consumos segundo a marca... a nossa média de 6,1 l/100 km não o confirmou! O chassis é competente apesar da menor rigidez do conjunto em comparação aos irmãos, e a boa sonoridade do bloco diesel tem um excelente aliado na linha de escape. O tato dos comandos e a ergonomia são impecáveis e a posição de condução é exemplar, mas os dois lugares traseiros não são espaçosos. Esta unidade tem o pacote Chili, que inclui muito equipamento interessante, como as belas jantes de 17", o seletor de modos de condução e o Cruise Control com travagem. O Cabrio Cooper SD começa nos € 36.535.



FICHA TÉCNICA

- 1.995 cc, 4 cil., tração dianteira 170 cv, 360 Nm
- 4,3 l/100 km, 113 g/km CO₂
- 0-100 km/h em 7,7 s, 218 km/h
- 1.380 kg

VEREDICTO: O Mini que vê acima custa 44.235 euros. Se vale isso? Nós ainda nos lembramos dele...

7 10



Um dia no ginásio

smart fortwo pack Brabus
€ 18.815 (unidade ensaiada)

DESTAQUE: O VISUAL DA OPÇÃO MAIS DESPORTIVA, MAS COM UM MOTOR E PREÇO MAIS COMEDIDOS

O pequeno smart fortwo continua a ser uma das soluções mais fantásticas para quem habita nas grandes cidades e gosta de um modelo original para se deslocar. A sua capacidade de "sobreviver" nos parques de estacionamento e ruas mais apertadas ainda o deixam ser uma das escolhas mais racionais do mercado.

A gama do pequeno fortwo inclui um número quase infindável de opções para que possa ter um modelo mais ao gosto de cada pessoa, sendo que a opção mais desportiva da Brabus está prestes a chegar ao mercado. Ou então, se não fizer questão de ter o motor

mais potente da gama, a smart tem também um novo pacote de equipamento, também assinado pela Brabus, que deixa o pequeno fortwo com o visual da versão desportiva.

Para isso, forneceram este fortwo com um spoiler dianteiro da mesma cor dos painéis da carroçaria e um para-choques traseiro com um difusor traseiro em cinzento mate. O chassis desportivo da Brabus deixa a carroçaria mais baixa em 10 mm, mas são as jantes Monoblock IX (de 16 polegadas à frente e 17 polegadas atrás) pintadas em cinzento mate que deixam este smart com um visual um pouco mais desportivo do que o habitual. No habitáculo, o punho da caixa de velocidades e do travão de mão estão forrados em pele, têm um visual mais elaborado e estão assinados pela Brabus. O volante desportivo de três braços também é forrado em pele e inclui os comandos da caixa.

O pequeno fortwo fica assim um pouco mais firme, graças às alterações na suspensão, mas sem comprometer o conforto a bordo. A presença da caixa de velocidades automática de dupla embraiagem, disponível em opção, melhora a experiência de condução com uma facilidade de utilização acrescida, mas o que chama mesmo a atenção é o novo visual proporcionado pelos novos elementos da carroçaria e pelas jantes de 17 polegadas. Fica apenas a faltar o mostrador no topo do tablier com o conta-rotações e a pressão do

turbo, tal como encontramos na versão Brabus verdadeira, com mais 20 cavalos de potência que esta versão que pode ver nas imagens, equipada com o motor turbo de 900 cc e 90 cavalos. As médias de consumo não são muito elevadas, mas a curta volumetria do depósito de combustível do pequeno fortwo continua a obrigar a idas à bomba de uma forma mais frequente que o desejado.

Os preços do pequeno smart fortwo começam nos 11 mil euros, mas se somarmos o valor da linha de equipamento Prime, da motorização de 90 cavalos, da caixa de velocidades automática Twinamic e deste novo pacote de equipamento da Brabus (1.970 euros), o valor já passa para os 16.950 euros, mas fica com fortwo de visual bem mais desportivo. **ANDRÉ MENDES**



A caixa de velocidades Twinamic ajuda na condução citadina

FICHA TÉCNICA	
	898 cc, 3 cil., tração traseira, 90 cv, 135 Nm
	4,1 l/100 km, 96 g/km CO ₂
	0-100 km/h em 11,3 s, 155 km/h
	940 kg
VEREDICTO: O citadino por excelência, com um visual bem mais desportivo e uma condução um pouco mais emotiva.	
6 10	

O "LOOK" BRABUS



Visual mais agressivo

O pacote Brabus inclui para-choques mais desportivos e uma suspensão rebaixada em 10 milímetros.

Pequenos detalhes

No habitáculo há novos comandos da caixa de velocidades e do punho do travão de mão personalizados.

Jantes Monoblock

São um elemento das versões Brabus há anos e talvez a melhor escolha de sempre para este modelo.





DS AUTOMOBILES

SPIRIT OF
AVANT-GARDE

DS3 PERFORMANCE LINE



Descubra DS 3 PERFORMANCE Line. Criada em conjunto pelos nossos designers, engenheiros e pela divisão de desporto da DS Automobiles, DS PERFORMANCE

Line combina o espírito do Grande Turismo com requinte e dinamismo. Cada silhueta* exibe com orgulho as cores desta linha inédita: Carmim para a paixão, Branco para a pureza e Ouro para a vitória. Descubra DS PERFORMANCE Line.

**DS PERFORMANCE
LINE** ■■■

DS *préfère* TOTAL

DSautomobiles.pt

Spirit of avant-garde = Espírito avant-garde.

* Não está disponível para DS 4 Crossback & DS 3 Cabrio. CONSUMOS MISTOS E EMISSÕES DE CO₂: DE 3,0 A 5,6 L/100 E DE 79 A 129 G/KM.



Imagem de família

Jaguar **XE 20d RWD Auto Prestige**

€ 49.862

DESTAQUE: A VERSÃO ATUALIZADA DO XE, COM MAIS EQUIPAMENTO



A nova geração de modelos da Jaguar tem conseguido alcançar um patamar de qualidade e imagem que a marca apenas se lembra de tempos mais áureos. No entanto, com as mais recentes alterações de propriedade, a marca inglesa voltou, em conjunto com a Land Rover, a conquistar um lugar especial no mercado.

A imagem mais sofisticada desta atualização da gama XE chega agora a um ponto em que, através de pequenos detalhes, fica com uma imagem mais cativante. Na frente, são as novas luzes de condução diurna em LED que mais sobressaem, enquanto na traseira é a proximidade com o apaixonante F-Type que mais faz pelo conjunto estético deste modelo. Tal como está a acontecer com outras marcas, no entanto, esta proximidade está a deixar os Jaguar com uma imagem cada vez mais próxima, o que se pode traduzir numa falta de personalidade em cada um deles. Que se trata de um Jaguar, disso não há dúvidas, mas nem sempre é fácil distinguir um XE de um XF, por exemplo, sem os colocar lado-a-lado.

Seja como for, mesmo assim, o novo Jaguar XE continua a cativar-nos pelo seu visual sofisticado e distinto, mas acima de tudo pela sua dinâmica competente e pelo chassis eficaz, que chega mesmo a fazer inveja a algumas das referências do segmento. Com a caixa de velocidades no modo mais desportivo e com o modo de condução dinâmico ativo, o XE é um verdadeiro *driver's*



O novo sistema multimédia é uma das principais novidades do XE

car nas estradas mais sinuosas, ficando a sua pose manchada apenas pelo ruído excessivo do motor e pela fraca capacidade do habitáculo em eliminar a maioria dos ruídos que vêm lá da frente, sejam os do motor ou mesmo os aerodinâmicos.

A caixa de velocidades automática de oito velocidades produzida pela ZF é a companhia perfeita para o motor de dois litros com 180 cv de potência. A tração traseira e a boa posição de condução deixam-nos ainda mais envolvidos com a condução, nem ligando muito ao novo desenho do sistema multimédia com navegação incorporada, nem ao espaço mais acanhado lá atrás.

O Jaguar XE é assim uma excelente alternativa às escolhas do costume deste segmento, com os preços da versão equipada com o motor diesel de dois litros, 180 cv, tração traseira e caixa automática a custar 49.862 euros. **ANDRÉ MENDES**

FICHA TÉCNICA

- 1999 cc, 4 cil., tração traseira 180 cv, 430 Nm
- 4,2 l/100 km, 109 g/km CO₂
- 0-100 km/h em 7,8 s, 228 km/h
- 1.490 kg

VEREDICTO: O bloco de dois litros consegue prestações razoáveis e bons consumos mas podia ser mais silencioso.

7

10

Boa surpresa

Fiat Tipo 1.6 MJet
€ 23.543

DESTAQUE: O FIAT TIPO RESSURGE COM ESTÉTICA APELATIVA E EXCELENTES ARGUMENTOS

Praticamente de uma assentada só a Fiat revelou o novo Tipo nos três formatos de carroçaria: sedã, compacto e carrinha. A primeira impressão, estética, é muito boa. A marca italiana conseguiu finalmente um modelo que resulta nos três formatos e, mais importante do que isso, que transmite uma imagem de solidez. E sabe o melhor? É que é mesmo verdade, não é só aparência. O novo Fiat Tipo é um modelo feito à medida do comprador racional, onde não existem grandes luxos de equipamento (ainda que possua vários elementos de segurança tão em voga hoje em dia), mas existe uma simplicidade que acaba por agradar. Espaçoso e inteligente na forma como esse espaço está disponível, basta assinalar que nesta versão de cinco portas é possível viajarem cinco adultos de forma confortável e ainda levar 440 litros de bagagem. Alguns plásticos levam a torcer o nariz, mas nada de confrangedor. O ecrã

multifunções ao centro é de fácil manuseamento. Surpreende este Tipo.

Não, não estou mesmo a exagerar, o Fiat Tipo é como aquelas pessoas humildes mas muito trabalhadoras. A motorização 1.6 Multijet diesel com 120 cavalos é muito satisfatória, conseguido um compromisso muito bom entre agilidade e economia. Impressionante que após mais de 500 km deixamos o Tipo com média total de 4,9 l/100 km. Em termos dinâmicos não se pode esperar milagres de um modelo que não tem problemas em não se assumir nesse campo. Ainda assim, a suspensão parece ser das melhorzinhas que a marca afinou nos últimos anos.

E dito isto tudo falta indicar que o maior trunfo deste modelo está no seu preço que parte de pouco mais de 23.500 euros para oferecer bastante ao seu proprietário.



Para aqueles que ainda querem poupar mais uns trocos, convém recordar que também existe uma versão 1.3 do MJet com 90 cavalos e que lhe permite não entrar na fasquia dos 20 mil euros. **PAULO PASSARINHO**

FICHA TÉCNICA

- 1.598 cc, 4 cil., tração dianteira 120 cv, 320 Nm
- 3,7 l/100km, 98 g/km CO₂
- 0-100 km/h em 10,1 s, 200 km/h
- 1.370 kg

VEREDICTO: Um Fiat capaz de captar o olhar e com bons argumentos. Pode ser desta que a marca italiana acerta...

7

10

6

10



Ford Mondeo Vignale

€ 52.856

A versão Vignale inclui acabamentos de luxo, maior controlo de qualidade e um conjunto de serviços, e surge aqui associada ao motor 2.0 TDCi, de 210 cv e 450 Nm, silencioso, poupado q.b. e capaz, e à suave caixa PowerShift de 6 velocidades. Esperadamente, o habitáculo deste Mondeo é cativante e requintado. Inclui, entre outros, o sistema Sync II, faróis dinâmicos LED e

pele por todo o lado! O Vignale não passa despercebido e é uma boa opção para quem gosta de versões exclusivas, mas paga-se, claro!

FICHA TÉCNICA

- 1.997 cc, 4 cil., 210 cv, 450 Nm
- 5,0 l/100 km, 130 g/km CO₂
- 0-100 km/h em 7,9 s, 233 km/h
- 1.664 kg



Confesse lá, se tivesse uma conta recheada teria um BMW M de cada tipo não teria? Se não é o caso, e apenas se limita a sonhar com o mais acessível, o M2, então tenho aqui uma solução intermédia enquanto não consegue realizar esse sonho.

Este “pequeno” que vê nas imagens é o BMW M240i. Tem um M no nome mas não é um verdadeiro M. Trata-se do mais novo representante da linha M Performance a chegar ao mercado e fá-lo com estrondo suficiente para não desiludir.

Recorrendo ao motor de três litros, seis cilindros em linha, TwinPower turbo, o M240i oferece 340 cavalos e 500 Nm, um patamar de potência idêntico ao BMW Série 1 M Coupé de 2011, o que é bem revelador da evolução da técnica que

permite obter as mesmas prestações de há cinco anos mas com substanciais melhorias em termos de rendimento, poupança energética e impacto ambiental.

O casamento entre a carroçaria do BMW Série 2 com um chassis fenomenal e este motor é qualquer coisa de extraordinário.

A resposta do M240i é imediata ao pressionar do acelerador, a entrega de potência é primeiro linear e depois sempre crescente, acompanhada por uma banda sonora característica dos seis cilindros. Capaz de cumprir o arranque dos 0 aos 100 km/h em escassos 4,2 segundos, segundo dados oficiais da marca, este Série 2 Coupé é um verdadeiro lobo em pele de cordeiro (e digo isto talvez inspirado pela cor branco mineral metalizado). Sob a batuta de uma transmissão Steptronic Sport de oito

Raça em movimento

BMW M240i

€ 71.728

DESTAQUE: UMA FORMA DE TER UM DESPORTIVO PRÓXIMO DO VERDADEIRO M POR UM PREÇO INFERIOR

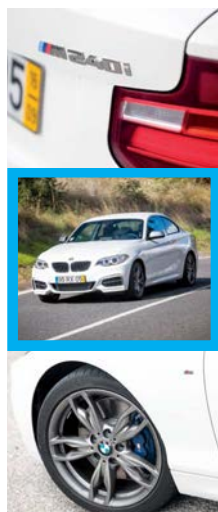


340 cavalos às 5.500 rpm e muita genica disponível

velocidades, otimizada para proporcionar velozes passagens de caixa e permitir múltiplas reduções de forma incansável, o condutor só precisa recostar-se nas fabulosas poltronas revestidas a pele Dakota preta para entrar no espírito da rebeldia que o conjunto desperta.

Uma das chaves da energia deste motor está na forma como os responsáveis da marca de Munique conseguiram utilizar os 500 Nm disponíveis de forma linear entre as 1.520 e 4.500 rpm, o que lhe permite ter sempre um poder de aceleração que roça o inacreditável. Não há tempo para fazer amigos na estrada – essa é a única certeza ao volante deste coupé.

Em estradas com curvas encadeadas, toda a raça é esplanada no alcatrão. A suspensão rebaixada em dez milímetros confere maior assertividade, e se algo



Vários pormenores identificam esta nova versão M240i

estiver no limiar de correr mal fique a saber que conta com travões M Sport.

Chega a ser quase obsceno o prazer que este M240i consegue transmitir em condução desportiva enquanto parece devorar curva atrás de curva.

Esta nova geração de motores da BMW consegue melhores prestações com uma redução importante de consumo, mas, ainda assim, se andar com o pé direito pesado e os olhos cerrados no horizonte, acredite que vai sempre achar o depósito pequeno. Valores de 13 litros começam a aparecer-lhe se não tiver juízo, mas acredite que é possível circular com valores da ordem dos sete litros. Bem devagar e a ser ultrapassado...

E já que entramos na esfera das contas, vale a pena espreitar o preço: por 71.728 euros pode adquirir uma unidade igual à

das imagens e preparar-se para momentos da mais pura diversão ao volante. Não será um óbice para quem procurar ter algo desportivo mas que não consegue dar o passo para o M2. E agora é desviar que vou só ali à Serra de Sintra fazer barulho...

FICHA TÉCNICA

	2998 cc, 6 cil., tração traseira, 340 cv, 500 Nm
	7,1 l/100 km, 163 g/km CO ₂
	0-100 km/h em 4,6 seg., 250 km/h
	1.470 kg

VEREDICTO: Um verdadeiro desportivo com a imagem M Performance a conferir prestações e estatuto superiores!

9

10

FOTOS: MANUEL PORTUGAL

Teste

P & R

Plena forma

Opel Zafira
2.0 CDTI OPC Line

€ 37.920

DESTAQUE: A ZAFIRA FOI MAIS APROXIMADA DO NOVO OPEL ASTRA

Olha um Zafira. Ainda mantém os sete lugares?

É claro que sim! O sistema Flex7 com os assentos da terceira fila que se podem esconder debaixo do piso e voltar a usar em apenas alguns segundos continuam a ser um dos principais destaques do Opel Zafira. Mas os assentos do meio continuam a incluir a posição *lounge* para quando viajam apenas duas pessoas atrás, ou para que o nível de conforto seja superior quando são só seis a bordo. Na terceira fila, os adultos vão sempre torcer o nariz e até algumas crianças se vão queixar do sítio para os pés, mas a vantagem de viagem com alguns amigos a bordo num passeio de fim de semana acaba por deixar isso tudo para segundo plano.

Mas este modelo é novo?

Não, é uma remodelação considerável que tem o objetivo de aproximar o Zafira do novo Opel Astra, esse sim



totalmente novo. No monovolume da Opel, a secção dianteira foi revista em termos estéticos e foram incluídas diversas novas tecnologias de conforto e segurança, como o sistema de iluminação totalmente em LED ou as diversas novidades no capítulo da segurança, estreadas com o Astra. No novo Zafira, nem sequer falta o novo sistema OnStar, com um assistente disponível 24 horas por dia, que o pode ajudar em caso de emergência ou

simplesmente quando desejar descobrir o caminho para um destino que ouviu falar numa conversa de café. Este sistema inclui ainda o botão SOS, que se ativa automaticamente em caso de acidente e o *hotspot* Wi-Fi 4G, que fornece internet a quem viaja a bordo.

A gama de motores é a mesma ou há mais?

As motorizações foram revistas e há diversas soluções, mas as mais relevantes para o nosso mercado ainda continuam a ser as que se alimentam de gasóleo. A unidade ensaiada contava com o bloco de dois litros e 170 cavalos de potência, que lhe permite prestações muito interessantes, mesmo com a lotação próxima do seu limite, ao mesmo tempo que nos deixa manter as médias de consumo em torno dos seis litros. Se preferir médias mais comedidas e um preço mais baixo, o motor 1.6 CDTI de 134 cavalos poderá ser uma solução, mas não se esqueça que, se encher o habitáculo, vai ter de puxar mais pelo motor e depois já sabe o que vai acontecer, certo?



Mas este Zafira tem um visual mais desportivo...

A versão OPC Line representa o topo da oferta em equipamento e inclui para-choques mais desportivos, saias laterais e um visual melhorado. **AM**

FICHA TÉCNICA

	1956 cc, 4 cil., tração dianteira, 170 cv, 400 Nm
	5,2 l/100 km, 137 g/km CO ₂
	0-100 km/h em 9,8 s, 208 km/h
	1.757 kg

VEREDICTO:
O tamanho de um familiar, mas com sete lugares a bordo e um visual mais apelativo!

7

10



Volkswagen Passat

€ 65.355

Sim, viu bem. Este Passat custa mais de 65 mil euros, mas tem... quase tudo. É a versão 2.0 TDI 4Motion com 240 cv e caixa DSG de 7 velocidades. Portanto, o Passat sai disparado sempre que pisa o acelerador, apesar do peso considerável. É confortável apesar de as jantes de 19" prejudicarem um pouco essa área, e tem excelente presença em estrada. O pacote R-Line

deixa o carro mais bonito e o pacote de segurança High inclui vários sistemas interessantes, mas este preço coloca-o em confronto com rivais de peso...

FICHA TÉCNICA

	1968 cc, 4 cil., tração integral, 240 cv, 500 Nm
	5,5 l/100 km, 143 g/km CO ₂
	0-100 km/h em 6,1 s, 240 km/h
	1.721 kg

DEFINA O SEU DESTINO



NOVO
S-CROSS

Desde 17.395€*

SUPERE TODOS OS SEUS DESAFIOS. Transforme qualquer percurso num trajecto emocionante. No Suzuki S-CROSS respira os genes SUV da Marca, graças aos novos motores BOOSTERJET, ao sistema de Travagem de Emergência Autónoma (RBS), à tecnologia 4WD ALLGRIP e ao seu novo design. Descubra o maior espaço interior da sua categoria e encha-o de emoções.

Venha conhecê-lo: www.suzukiauto.pt

Consumo combinado: desde 4,1 até 5,6 L /100km.
Emissões CO2: desde 106 até 127 g/Km

Suzuki recomenda



*PVP recomendado para a versão Suzuki S-Cross 1.0 BOOSTERJET GL 2WD, incluindo imposto sobre veículos, transporte, IVA e campanha de lançamento. Não inclui despesas administrativas, taxas e pintura metalizada. Válido até 31/12/2016 nos concessionários oficiais da Marca. A imagem do veículo não corresponde ao valor mencionado.



Way of Life!



Fórmula de sucesso

Renault **Mégane ST dCi 130 GT Line**

€ 32.300

DESTAQUE: O FORMATO MAIS DESEJADO, EQUIPAMENTO MAIS DESPORTIVO E O MOTOR DIESEL MAIS APETECÍVEL

A gama Mégane continua a registar um número incrível em termos de vendas, principalmente por reunir um conjunto enorme de elementos que a fazem ser das propostas mais desejáveis do segmento. Agora, há ainda outro ponto importante que se junta a todos estes. É que a nova Renault Mégane Sport Tourer é muito mais cativante do que o modelo anterior em termos estéticos.

O visual mais agressivo da secção dianteira, da qual fazem parte as generosas luzes de condução diurna em LED, a parte de trás com a linha em LED a percorrer toda a largura do carro, as linhas das janelas e toda a harmonia do conjunto fazem com que



O espaço disponível nos lugares traseiros é bastante amplo

a Mégane Sport Tourer se torne ainda mais desejável, especialmente nesta versão de visual mais desportivo, que se continua a designar por GT Line.

No habitáculo, o visual mais desportivo fica assegurado pela presença dos assentos dianteiros com um apoio lateral mais evidenciado, pelo volante desportivo forrado em pele e pela cobertura dos pedais em alumínio. A posição de condução é muito boa e conta com regulações amplas para a adaptar a qualquer estatura. E lá atrás, o espaço disponível também não inspira cuidados, tanto nos assentos traseiros, como na bagageira com um acesso amplo e uma capacidade de carga que pode chegar aos 580 litros na sua configuração convencional.

Sob o capot está o bloco de 1,6 litros com 130 cavalos de potência, que consegue um muito cativante cocktail entre desempenho dinâmico e médias de consumo mais comedidas que se consegue manter facilmente em torno dos cinco litros. A suspensão um pouco mais firme e a direção suficientemente precisa deixam-na enfrentar uma estrada um pouco mais sinuosa, mas, infelizmente, para esta versão

não se encontra disponível o sistema de quatro rodas direcionais da versão GT.

Os preços da versão GT Line dCi 130 começam nos 32.300 euros, sendo que este nível de equipamento já é bastante completo. Ainda assim, há alguns elementos que deviam fazer parte de todas as Mégane GT Line apenas porque são mesmo dos mais desejados, tais como o sistema de iluminação totalmente em LED (700 euros) ou o sistema R-Link 2 com ecrã tátil de 8,7 polegadas e navegação (300 euros), sendo que o de sete polegadas já é de série. **ANDRÉ MENDES**

FICHA TÉCNICA

- 1.598 cc, 4 cil., tração dianteira, 130 cv, 320 Nm
- 4,0 l/100 km, 103 g/km CO₂
- 0-100 km/h em 10,6 s, 198 km/h
- 1.394 kg

VEREDICTO: Uma dinâmica competente com um motor diesel económico e prestações interessantes para uma carrinha familiar.

6

10

COMBINAÇÃO PERFEITA



A receita GT Line

O motor diesel 1.6 de 130 cavalos, em combinação com bastante espaço a bordo e um ambiente mais desportivo, específico desta versão



Admissão

Metal. Caras. Rétro. Entretenimento. Cultura. **Todos os meses**



Visitamos a mítica
garagem de Jay Leno
na Califórnia

EXCLUSIVO

Jay Leno's Garage

TEXTO: PAULO PASSARINHO / FOTOS: DIREITOS RESERVADOS





Mais de uma centena de modelos incríveis



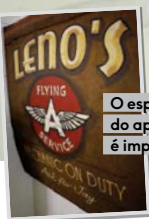
Jay Leno não é um colecionador qualquer de carros e motos, que apenas gosta de ter os modelos mais desejados na sua garagem. Mais do que a sua paixão por, basicamente, qualquer veículo com rodas, é o vasto espólio de histórias que também colecionou ao longo da vida que o tornam um colecionador especial. Com um talento natural para a televisão, Jay é uma das personagens mais conhecidas do “show biz” norte-americano, muito em parte devido ao programa de entretenimento *The Tonight Show*, que apresentou entre 1992 e 2009. Para os aficionados automóveis, Jay Leno é igualmente alguém que merece um espaço especial de atenção porque é conhecido todo o seu entusiasmo sobre este tema.

A coleção privada de Jay Leno está guardada em armazéns situados nos arredores do aeródromo em Burbank, na Califórnia, num local que, como se pode imaginar, não tem qualquer identificação evidente no exterior e está protegido por medidas de segurança incríveis, daquelas que mal se conseguem detetar. Apesar da exuberância e do carácter tão televisivo de Jay Leno, se há algo que ele preserva longe dos olhares indiscretos é a sua incrível coleção. O momento (de abrir as portas a alguém) é extremamente raro.

A oportunidade imperdível para poder visitar este local, que se tornou mítico pelos inúmeros veículos que se ia sabendo que Jay Leno adquiria, surgiu por intermédio da BMW AG. No culminar da celebração dos 100 anos, que nesta edição celebramos de forma

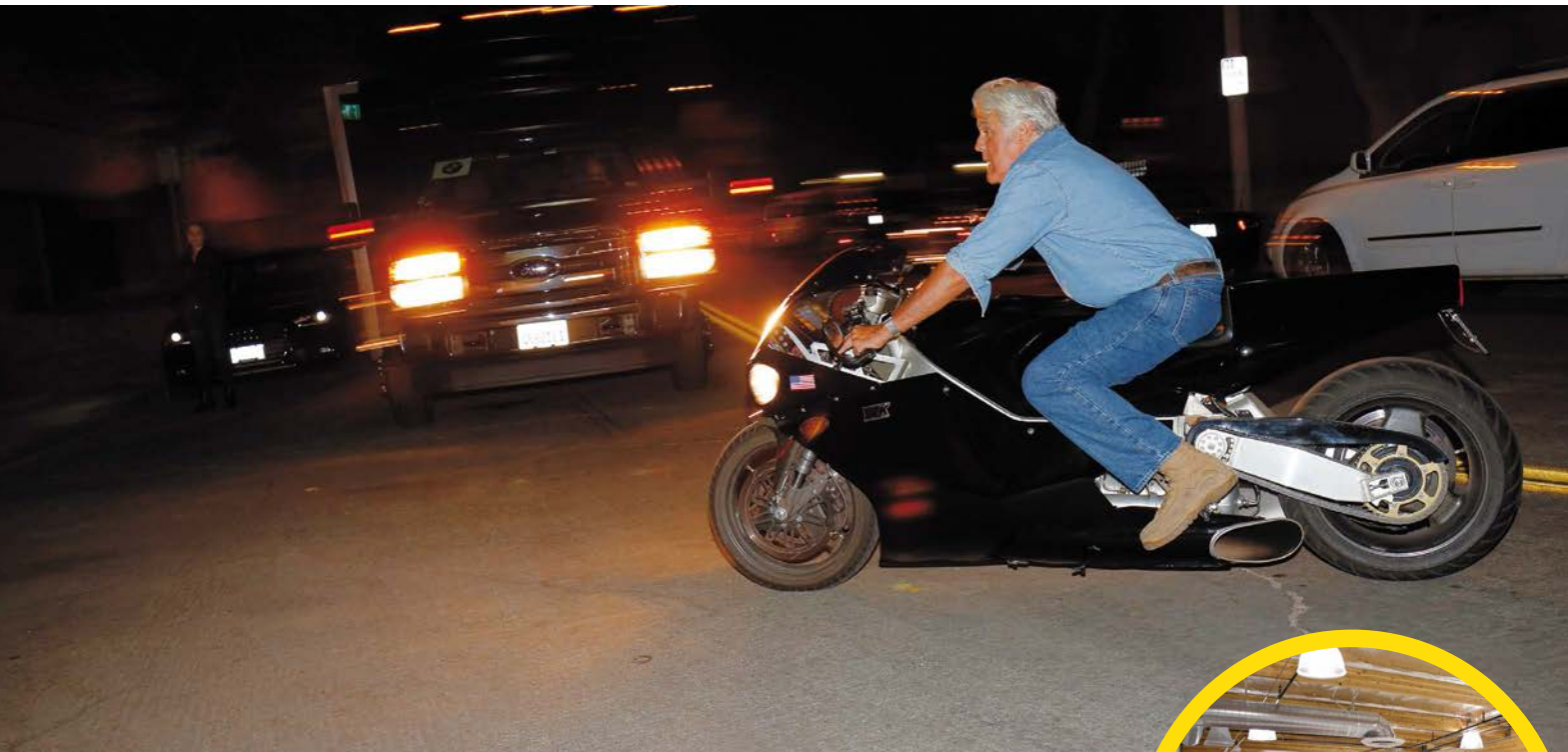
especial com dois artigos, a marca de Munique proporcionou a um reduzido número de jornalistas mundiais a possibilidade de privar com Jay Leno na sua garagem e ouvir da boca do próprio histórias e aventuras com cada um dos seus carros e motos. Telemóveis com câmara tapada, restrições em partilhas nas redes sociais, momentos para os olhos recordarem e algumas fotos cedidas apenas para reportagens específicas de alguns órgãos de comunicação social especializados devidamente autorizados, neste caso a *TopGear*.

Jay é um homem incrível. Sabe tudo sobre cada um dos modelos. Sabe toda a sua história, desde o momento em que adquiriu o veículo. E tenta saber toda a história que teve por trás.



O espólio de motos do apresentador é impressionante

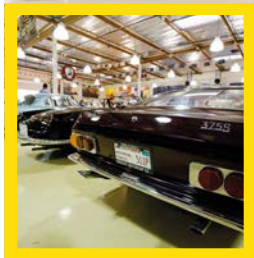




Quando lhe perguntei quantos carros e motos tem, sorriu apenas e disse “mais de centena e meia”.

Logo a começar olhamos para um par de Lamborghini Miura de 1969. Confessa-nos que o primeiro lhe custou pouco mais de cinco mil dólares e estava num estado miserável num quinta... Andamos um pouco mais e por entre quadros históricos, recordações de provas míticas e muito material alusivo a garagens, vislumbramos o lendário McLaren F1 que a seu lado tem o primeiro P1 a chegar aos Estados Unidos da América (de um modelo que apenas se produziram 375 unidades)! A minha veia de apaixonado por *muscle cars* fica tensa quando observo um Dodge Challenger R/T de 1970. Tal como cada carro da coleção de Jay, está num estado imaculado e pronto a arrancar. Jay Leno faz questão de dizer isso mesmo enquanto nos acotovemos uns atrás de outros para tentar estar mais perto dele a ouvir a sua explicação. Visitar a garagem de Jay Leno era um sonho com mais de uma década – poder fazê-lo ao lado do próprio é mais do que um sonho.

A coleção de Jay é tão vasta que é impossível em poucas linhas revelar tudo o que se vê. Os diversos Mustang todos alinhados desde o primeiro até à geração atual. O Jaguar XK120M de 1954 ou o E-Type Coupe de 1963. O Bentley Speed 6 que venceu as míticas 24 horas de Le Mans em 1929 e 1930... Uma réplica impressionante do Bugatti Type 57 Atlantic SC, entre tantos outros.



Mais uma sala e Jay para em frente a outro Lamborghini, agora um Countach de 1986. Diz que este foi um dos seus carros do dia-a-dia e fez mais de 70 mil quilómetros com ele! Está impecável. Como todos os outros. No meio da visita, alguém pergunta porque não se vê óleo no chão junto a nenhum dos seus carros, mas

Jay, sempre desconcertante, diz que a equipa dele limpou o local para nós vermos.

Depois de uma pausa para comermos um hambúrguer e uma cola numa rulote dentro do próprio espaço de Jay, foi tempo de vermos as motos. É um mundo tão vasto como os carros, mas, por entre raridades que este escreba nem consegue decifrar, as atenções acabaram por recair na moto a jato desenvolvida pela Marine Turbine Technology, com 317 cavalos de potência e uma turbina para se mover. Está legal para circular na estrada e Jay fez questão de a colocar a trabalhar e dar uma volta ao quarteirão para vermos que estava pronta a rolar. Um som ensurdecedor, calor

brutal atrás da mesma e, claro, um poder de aceleração digno da turbina de helicóptero que tem instalada algures no interior das carenagens.

Mais que um local de culto, e onde o apresentador guarda a sua coleção, a Garagem de Jay Leno é também um programa de televisão. De clássicos a supercarros, de *trikes* a motos de competição, sejam projetos para restaurar ou apenas testes de estrada, a *Jay Leno's Garage* é o local onde por excelência o nosso anfitrião se sente mais à vontade. Sempre com



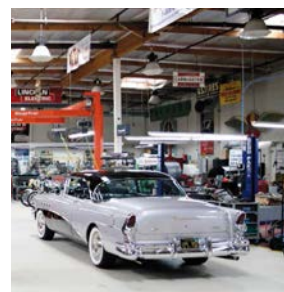
A coleção é intemporal e tem veículos de todas as épocas



“A moto produz um som ensurdecedor e tem um poder de aceleração digno da sua turbina”



Há vários projetos na garagem de Jay que são peças únicas



Mais do que uma "simples" garagem, os armazéns que albergam a vasta coleção de Jay Leno conseguem fazer inveja a muitos dos museus automóveis do planeta. E isso não se deve apenas ao estado de conservação imaculado de cada um destes veículos, mas também à sua exclusividade. Há modelos cuja produção foi muito limitada e outros dos quais existe apenas a unidade que faz parte desta coleção...





Em baixo, encontramos Jay Leno à conversa com Stephan Schall (BMW Motorrad) e Peter Schwarzenbauer (administrador BMW AG)



“Trabalhar com carros e falar sobre carros, é o que eu verdadeiramente gosto”

o microfone na mão (para que todos o pudessem ouvir) e com um copo com mais gelo do que Coca-Cola, Jay acabou a noite sentado à conversa e a confessar o seguinte. “Foi excelente fazer o *Tonight Show* mais de 20 anos, mas eu não sou um especialista em desporto ou música. Sempre que tinha um convidado tinha que pesquisar sobre a atividade dele e sua carreira. Era quase como um trabalho de casa. No entanto, trabalhar com carros e falar sobre carros, é o que eu verdadeiramente gosto. É algo natural para mim, é divertimento puro.”

Como eu te compreendo, Jay...

POLICE



Watch Planet SA - 21 342 83 08

MODELO RELÓGIO BUSHMASTER

 [POLICERELGIOSACESSORIOSPORTUGAL](https://www.facebook.com/policerelgiosacessoriosportugal)

   [POLICELIFESTYLE.COM](https://www.policelifestyle.com)



METAL

Moderna paixão

NÃO VAI SER FÁCIL FICAR INDIFERENTE À BEM CONCEBIDA NOVA ESTÉTICA DO NOVO CITROËN C3

TEXTO: PAULO PASSARINHO FOTOS: OFICIAIS



Interior tecnológico
e bem inspirado



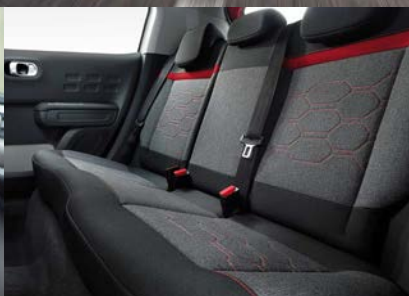
E de repente a Citroën parece ter conseguido juntar todos os ingredientes numa feliz combinação. É o sentimento que o novo C3 transmite. Uma estética apelativa, de certa forma decalcada do disruptivo Cactus, pode fazer do novo modelo francês um caso sério no que toca a chamar as atenções. Considerações estéticas à parte (e porque sabemos que nem todos gostamos de vermelho), a verdade é que mesmo que exista quem possa não concordar com a análise positiva, pelo menos terá de reconhecer o esforço dos especialistas da Citroën em apresentar um modelo realmente diferente.

O desenho e uma paleta de cores diferenciadora transformam o novo Citroën C3 num modelo moderno e apelativo. O acabamento em dois tons, que permite 36 combinações possíveis do tejadilho com a carroçaria, os embelezadores dos faróis de nevoeiro, capas de retrovisores exteriores e... claro, os Airbump (aqui em opção nas versões de entrada), conferem ao C3 toda uma nova identidade. Mais jovem e mais radical, com imagem distinta, pouco parece faltar ao C3 para ser um sucesso.

No interior, a marca deu carta branca aos engenheiros para apresentarem um habitáculo

realmente apelativo e isso foi inteiramente conseguido. Novos materiais e tecnologia inédita dão ainda mais realce ao modelo. É o caso da ConnectedCam, uma câmara de alta definição integrada que permite, via aplicação para telemóvel dedicada, a recolha de imagens para a dianteira, estáticas e vídeo para possível partilha nas redes sociais. Com a personalização a ser um forte fator de aposta da marca, destaque para a possibilidade de optar por quatro tipos de estofos e acabamentos interiores. Para além da câmara de recolha de imagem, o novo benjamim francês contará com as mais recentes soluções de ajuda à condução e equipamentos de segurança, como o sistema de alerta de transposição involuntária de linha, vigilância do ângulo morto, sistema de travagem de emergência ativo, câmara de auxílio ao estacionamento traseiro, entre outros. Mas há mais tecnologia, com a adoção do ecrã tátil de sete polegadas com navegação 3D e Mirror Screen.

Contido em 3,996 metros de comprimento por 2,009 m de largura (com espelhos) e 1,474 m de altura, o novo C3 apresenta-se como um modelo *trendy*, caracterizado pelo seu design puro e otimista, animado por diversos elementos gráficos e coloridos.



Integração com o telemóvel, diversas opções de personalização e um ambiente moderno a bordo do novo C3



A estética é muito original com elementos inspirados no Cactus mas mais adaptados à aceitação das massas.

Em termos de motorização, o Citroën C3 será animado por sete variantes, com o bloco PureTech 1.2 (68, 82 e 110 cavalos) a fazer as honras de entrada e o diesel BlueHDI de 1.6 litros com 75 e 100 cv a compor a oferta. Caixa de velocidades manual CVM de cinco velocidades ou automática EAT6 serão as apostas. A *TopGear* já conduziu este novo modelo durante alguns quilómetros e a primeira impressão é muito positiva. É certo que os motores mais fracos a gasolina parece que já nem fazem sentido,

até pelo carácter inovador do modelo, mas por outro lado são opções que permitem acrescentar equipamento de segurança e ainda assim apresentar um preço muito convidativo. Os preços do novo Citroën C3 em Portugal iniciam-se nos 12.650 euros da versão de entrada – o Citroën C3 1.2 PureTech 68 CVM LIVE. A marca está confiante numa boa carreira deste novo modelo e vai relembrando que o “final de vida” do modelo que agora é substituído ainda representou números de venda bem interessantes. O novo C3 pode facilmente ser uma boa surpresa e ajudar a marca a aumentar a sua quota. Uma coisa é certa! Ninguém ficará indiferente a este modelo.





ANDRÉ MENDES...

Adeus, gasolina!

O COMBUSTÍVEL MAIS USADO DO PLANETA ESTÁ PRESTES A SER... DISPENSADO!

Inserir a chave na ignição, ligar o motor e sentir todos os componentes ganharem a temperatura ideal e entrarem no mesmo ritmo para mais uma sessão de condução, e não para mais uma deslocação rotineira, é um daqueles rituais que uma boa parte das pessoas da minha geração já não dá qualquer tipo de importância, e que as próximas gerações nem vão saber o que é.

Cada vez mais temos garantido que os automóveis elétricos são, de facto, o futuro. Pelo menos, até que surja uma outra tecnologia ainda mais eficiente e possível de ser utilizada. É que na maioria dos casos, é justamente na forma como o produto é disponibilizado ao cliente que reside o principal entrave na massificação de utilização de uma qualquer tecnologia. E os carros elétricos são um excelente exemplo disso.

Para podermos conversar sobre este tema com quem realmente percebe do assunto, a Nissan organizou aqui mesmo em Lisboa, no Pavilhão do Conhecimento, um fórum sobre mobilidade inteligente, em que os carros elétricos e a disponibilização da energia são o foco central do evento.

Abrir as hostilidades, Guillaume Masurel, Diretor Geral da Nissan Ibérica, disse-nos que a marca nipónica já investiu qualquer coisa como 3,6 mil milhões de euros em investigação e desenvolvimento, o que explica facilmente porque é são a marca que “já vendeu mais veículos elétricos que todas as outras marcas e há mais tempo do que todas as outras marcas”. No entanto, Guillaume Masurel falou-nos também na visão do futuro da marca e essa não passa apenas pelos automóveis. No futuro, que aparentemente está muito mais próximo do que podemos imaginar, o automóvel será apenas um dos componentes principais da nossa própria casa, que terá painéis solares para captar energia, uma forma própria de armazenar essa mesma energia, uma forma de carregar o carro quando estiver ligado a esse sistema e até uma forma

de passar parte da energia armazenada para a rede, podendo o utilizador lucrar com isso. E não pense que isto é apenas uma ideia, uma vez que neste fórum já esteve presente o XStorage, uma caixa que poderá instalar em casa já em 2017 (com um custo a rondar os 4.000 euros), com o objetivo de fazer o armazenamento doméstico de energia em conjunto com os tais painéis solares e que tem uma poupança calculada em cerca de cinco mil euros para um prazo de dez anos.

Aliás, a Nissan vai ainda mais longe com este tema e, segundo Gareth Dunsmore, o diretor de veículos elétricos da Nissan, “o investimento nas infraestruturas de carregamento é vital”, sendo que a marca já tem em funcionamento experimental um sistema em que são os seus carros elétricos a fornecer a energia à rede, alimentando algumas empresas.

No fórum de mobilidade inteligente ouvimos ainda José Mendes, Secretário do Estado Adjunto e do Ambiente, que nos relembrou do investimento que está a ser feito para que a rede de fornecimento de energia seja cada vez mais abrangente, destacando os corredores de carregamentos rápidos como o da autoestrada do sul, inaugurado no passado mês de agosto. Dado o crescimento do número de veículos elétricos em circulação, os carregamentos começarão a ser pagos já no próximo ano, mas vão continuar os benefícios fiscais para a sua aquisição e o investimento nas energias renováveis para alimentar esta rede.

Os veículos elétricos estão mesmo no futuro das nossas estradas e os apaixonados pelos motores de combustão, como nós, serão obrigados a mudar de mentalidade e avançar no tempo, simplesmente porque vamos deixar de ter alternativas. Países como a Noruega, a Holanda e a Dinamarca já anunciaram as datas em que todos os veículos novos serão elétricos e já não falta assim tanto tempo quanto isso...



NATAL E FIM DE ANO NA CALIFORNIA DA EUROPA COM O MARTINHAL!

Desfrute do Natal e Fim de Ano em família sem se preocupar com os preparativos! Quer no Martinhal Sagres quer no Martinhal Cascais poderá contar com ambiente sofisticado e familiar, muitas atividades para crianças, refeições de Natal e festa de Fim de Ano!

www.martinhhal.com T: +351 218 50 77 88 E: res@martinhhal.com



MARTINHAL CASCAIS FAMILY HOTEL

FIM DE ANO

Programa temático:
Bem-vindo Califórnia da Europa!
Jantar com performances inspiradas
em clássicos de Hollywood e Beach
Boys
Festa com DJ
Festa e atividades para crianças
Almoço de Ano Novo

A partir de **173€** por adulto,
por noite*



FIM DE ANO

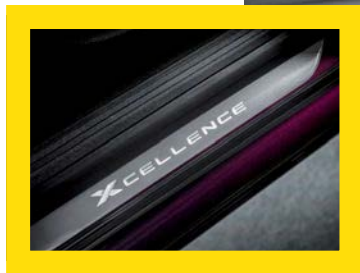
Jantar de Gala com música ao vivo
Festa com DJ
Fogo de artifício
Festa e atividades para crianças
Almoço de Ano Novo

A partir de **172€** por adulto,
por noite*

MARTINHAL SAGRES BEACH FAMILY RESORT

*Preço para 2 noites com pequeno-almoço buffet incluído; Jantar no dia 30 de Dezembro 2016 ou 1 de Janeiro 2017; Jantar & Festa no dia 31 de Dezembro, e almoço de dia de Ano Novo no dia 1 de Janeiro. Sujeito a termos e condições.

MARTINHAL



METAL

Mais tecnológico

ESTÉTICA RETOCADA E NOVOS ARGUMENTOS PARA O LEON

A

Seat está com uma dinâmica comercial sem precedentes com um crescimento de vendas assinalável e um lucro de 137 milhões de euros nos primeiros meses do ano. E isto ainda sem refletir o lançamento do espantoso Ateca, com um ritmo de encomendas impressionantes. Talvez por isso tudo, o lançamento do novo Leon acaba por ser ligeiramente ofuscado. E argumentos para contrariar uma eventual passagem despercebida não lhe faltam.

O novo Seat Leon vem equipado com mais tecnologia e mais funcionalidade, deixando a componente estética entregue apenas a ligeiros apontamentos, ainda assim importantes. Começando justamente pelo desenho, o Leon é agora mais evoluído e com uma forma mais fluida. Os novos para-choques dianteiros, com destaque para a grelha diferenciadora, e faróis Full LED melhorados com potencial foco mais extenso e luz mais intensa são

Interior mais robusto e em crescendo de qualidade





as primeiras alterações. Os indicadores de mudança de direção passaram agora para as luzes diurnas ficando completamente integrados e, por isso, apresentam-se em forma mais longitudinal. As luzes de nevoeiro recorrem igualmente a LED, tal como os faróis traseiros. Destaque ainda para jantes com novo desenho e três cores novas, com particular destaque para um interessante vermelho mais vivo e cuja utilização no formato do Leon parece particularmente feliz apelando a um carácter desportivo tão intrínseco ao modelo e à marca.

No interior, as novidades são igualmente de relevo com a inclusão do travão de mão elétrico e o interessante pulsar do botão Engine Start que opera em paralelo com o novo sistema mãos-livres. Na consola central passa a existir carregamento para telemóveis por indução, amplificador de sinal GSM e um ecrã tátil agora com oito polegadas. Novidade

igualmente para a possibilidade de personalização de luz ambiente interior em oito tonalidades com recurso a LED. E se referimos o Ateca no início do texto, não o fizemos de forma inocente porque o novo Leon recebe de forma decidida todas as novas ajudas eletrónicas de apoio à condução, sistemas de multimédia e de conectividade que esse *crossover* revelou, nomeadamente o reconhecimento de sinais de trânsito mais evoluído, nova geração de câmaras e radares, entre outros.

Em termos de motorizações, a grande novidade para o mercado português será a introdução do novo 1.6 TDI de 115 cv com a caixa manual de cinco velocidades. Em acréscimo, a variante ST (Sports Tourer), quando equipada com o motor 2.0 TDI de 150 cv e transmissão 4Drive, fica também disponível com caixa automática DSG de sete velocidades.

O novo Seat Leon estreia ainda um novo nível

de equipamento de topo, denominado Xcellence, que inclui elementos de design exclusivo (como logótipos específicos e elementos na grelha) e tecnologia inteligente.

Na apresentação que tivemos oportunidade de participar em Barcelona pudemos já testar o novo 1.6 TDI e ficámos bem impressionados primeiro pela média de consumos, que não passou dos 4,2 l/100 km, e depois com a disponibilidade do motor, que parece casar muito bem com o equilibrado chassis. A qualidade de construção parece estar em crescendo e é ponto positivo a funcionalidade do sistema de conectividade, intuitivo e completo. Na versão Xcellence, a motorização 1.6 TDI de 115 cavalos (que deverá reunir a preferência dos consumidores portugueses) está disponível por 31.733 euros. Um Leon renovado com argumentos modernos e tecnológicos. **PAULO PASSARINHO (BARCELONA)**

FOTOS: OFICIAIS



Garagem de Ken Block

ESTA NÃO É UMA COLEÇÃO NORMAL DE CARROS, MAS ESTE TAMBÉM NÃO É UM SUJEITO NORMAL...



FORD FIESTA ST RX43

A estrela de *Gymkhana 5* era um Fiesta de 600 cv, desenvolvido para a investida de Ken ao Campeonato de Ralicross de 2013, capaz de atingir os 100 km/h em 2,0 segundos! E ainda bem! É que o percurso envolvia uma bola de demolição gigante.



FORD FOCUS RS RX

O mais recente brinquedo de Ken, que pode ver quase a cair de uma doca em *Gymkhana 9*, é o seu carro do Mundial de Ralicross de 2016. O motor é mais pequeno que o do RS de estrada (2.0 vs. 2.3), mas tem 600 cv. Modo Drift obrigatório!



FORD MUSTANG HOONICORN RTR

Poderá ter visto este carro a dar uma boleia gentil a Matt LeBlanc em Londres, ou a gozar com outros carros em *Gymkhana 7*. Seja como for, dificilmente esquece um Mustang de 1965 rebaixado com 850 cv e um louco ao volante.



FORD ESCORT MkII RS

Em tempos um Escort MkII RS de 1978 destinado aos ralis em alcatrão, é agora um Hoonigan especial de tração traseira com 335 cv produzidos por um motor atmosférico de quatro cilindros e 2.5 litros (que atinge as 9.000 rpm). Ainda não participou num vídeo *Gymkhana*!



FORD F-150 RAPTORTRAX

Ken não é esquisito com o formato dos pneus que destrói. Este é o F-150 Raptor – transporta pranchas de snowboard e tem um guincho montado na traseira. Mais importante é o V8 de 6,2 litros e as quatro lagartas Mattracks – ideais para a neve.



SUBARU IMPREZA WRX STI

O carro que começou tudo. Em 2008, Ken levou o seu WRX STI de 2006 com 530 cv para um aeródromo, acelerou a fundo e, sem qualquer aviso, deu início a um *drift* colossal, o *drift* que mudou tudo! O vídeo *Gymkhana 1* tem 15 milhões de visualizações.



FORD FIESTA ST HFHV

O Hybrid Function Hoon Vehicle tem um nome palerma, mas para além de participar no vídeo *Gymkhana 4* foi adaptado para Ralicross e rali. Os 350 cv produzidos pelo motor 2.0 turbo soam a pouco... E os 2,3 segundos dos 0-100 km/h também!



FORD MUSTANG HOONICORN RTR V2

Poucas pessoas olham para o Hoonicorn e vislumbram mais potencial, mas este V2 é esse potencial cumprido. Os dois turbos salientes e metanol no V8 de 6,7 litros produzem 1.400 cv e criam, segundo Ken, "a coisa mais assustadora que já conduzi". Boa!



CAN-AM MAVERICK MAX X RS TURBO

Quando vive no Utah precisa de algo capaz de devastar os troços selvagens desse estado, e de levar os miúdos à escola. Este Can-Am Maverick de 130 cv tem quatro lugares, transporta bicicletas e tem para-bris e portas.



UM DIA NA VIDA DE... ... Ken Block

O EMPREGO OFICIAL DE KEN BLOCK? PILOTO NO
MUNDIAL DE RALICROSS, OBVIAMENTE



INÍCIO

05:15

Acordo, desligo o alarme, ligo o iPhone para ver os e-mails e as mensagens de texto e redes sociais. Faço um batido de proteínas para o metabolismo acordar e depois uso o FaceTime para falar com a mulher e os filhos.

06:00

Saio do hotel e vou para a pista tomar o pequeno-almoço. Os cozinheiros da equipa preparam-me sempre qualquer coisa: salsichas, arroz e muita fruta. Vejo as filmagens do dia anterior.

07:30

Reúno-me com o diretor de equipa, Derek Dauncey, e falamos sobre a configuração do carro. Depois, começo a fazer o aquecimento – exercícios de reflexo e alguns golpes de Muay Thai sobem-me a pulsação e deixam o meu corpo preparado para a ação em pista.

08:15

Estou sentado no meu Ford Focus RS RX de Ralicross e pronto para começar. Normalmente, faço duas voltas de aquecimento num domingo de prova.

09:30

Qualificação para as corridas 3 e 4. É aqui que sei se vou às meias-finais ou não. Portanto, nada de pressão... Ah! Ah!

12:30

Estou de volta ao *paddock* e concentrado em apenas uma coisa: o almoço. Costumo comer uma salada com frango grelhado e arroz. De vez em quando saco do molho Peri-Peri do Nando's.

13:00

Em cada ronda do Mundial de Ralicross, a Monster organiza festas enormes com DJ, Monster Girls a dançar, ofertas e brindes e sessões de autógrafos para os fãs.

15:30

Se terminar num dos três primeiros lugares numa das duas meia-finais, apuro-me para o grande espetáculo, a final. Seis carros defrontam-se e tentam vencer a maior corrida do fim de semana.

16:00

Apresentação de troféus pós-corrida e entrevistas. É provável que o meu fato esteja ensopado de champanhe. É engraçado nos primeiros cinco minutos, depois fica pegajoso e cheira a suor com champanhe estragado.

19:30

Reunião pós-corrida para discutir configurações e problemas com o carro, e prepararmos a próxima corrida. É uma parte importante do fim de semana.

20:30

De regresso ao hotel, posso finalmente tomar um duche e ligar para a minha mulher. Dependendo do nível de sucesso das corridas, talvez saia com a equipa ou alguns amigos e beber uns copos.

22:00 ou 02:00

Consoante o que temos para comemorar, tento voltar para a cama de forma a dormir bem antes da saída às cinco da manhã para o aeroporto.

FIM

A Suzuki já tem híbridos? Sim... e não!

No canto azul

Nuno Assunção Idade: 35

Ocupação: Agricultor amador

Arma secreta: Motoenxada



No canto vermelho

André Mendes Idade: 41

Ocupação: Viciado em gadgets

Arma secreta: Uma bateria extra



O Suzuki Baleno SHVS (Smart Hybrid Vehicle by Suzuki) conjuga o motor 1.2 DualJet a gasolina com um sistema híbrido moderado que reduz os consumos



AM: Não percebi. Mas afinal esta versão do Baleno é um híbrido ou não? A marca pode dizer que não, mas na designação uma das palavras é... "Hybrid"!

11:20

NA: Não é um veículo híbrido tradicional porque não tem modo de circulação elétrico, mas também porque o motor elétrico é apenas um "maximotor de arranque"...



11:51

AM: ... Ah! Ok, então isso já começa a fazer algum sentido. Ou seja, é uma solução semelhante à que a marca francesa do losango está prestes a trazer para o mercado, em que o motor elétrico serve apenas de complemento ao motor de combustão ajudando a reduzir o esforço deste, o que se traduz em médias de consumo e emissões poluentes mais comedidas.

11:59

NA: Pois, mas o grande problema é que a outra versão a gasolina do Baleno, com o motor turbo 1.0 Boosterjet, é mais entusiasmante e gasta quase o mesmo...



13:34



AM: Talvez, mas assim este 1.2 SHVS acaba por entrar diretamente na categoria do "quero um carro apenas para me deslocar no dia-a-dia porque os transportes públicos não me dão jeito nenhum e preciso reduzir custos". É certo que a gasolina ainda é mais cara que o gasóleo, mas os quatro litros declarados pela marca dão que pensar...

13:38

NA: E sempre fizeste esses consumos baixos em cidade?



13:49

AM: Não fiquei muito longe dos quatro litros...

14:02





NA: O problema é que o carro não passará a sua vida na cidade, e achei a caixa de cinco relações curta para fora dela. E o que achaste do habitáculo? Os materiais não são exatamente nobres, pois não? E a montagem?

14:16

AM: Sim, os materiais são rígidos e a qualidade ainda tem muita margem para evolução, mas não nos podemos esquecer que a Suzuki esteve "adormecida" durante uns tempos e agora está a tentar recuperar.

14:39

NA: OK, compreende-se a ausência de plásticos suaves e revestimentos a pele por todo o lado, mas pelo menos o design podia ser mais inspirado, não podia?

15:07

AM: Por acaso até acho que esse é dos pontos em que a marca está a conseguir recuperar mais depressa. Claro que a estética tem sempre a ver com o gosto de cada pessoa, mas o novo Baleno até tem uma imagem mais consensual. E depois, há coisas que poucos conseguem, como o peso abaixo de uma tonelada e um "híbrido" a custar cerca de 16 mil euros...

15:35

O forte deste Baleno pode não ser a estética, mas também não compromete nessa área. O motor 1.2 Dualjet com suporte híbrido consome pouco em cidade

FICHA TÉCNICA

-  1.242 cc, 4 cil., 90 cv, 120 Nm, gerador de arranque integrado
-  4,0 l/100 km, 94 g/km CO₂
-  0-100 km/h em 12,3 s, 180 km/h vel. máx.
-  935 kg

E AINDA...



COMO FUNCIONA ENTÃO ESTE SISTEMA HÍBRIDO MODERADO?

Suzuki Baleno SHVS

Gerador integrado

O sistema híbrido do Baleno é classificado como um ISG (na sigla em inglês), ou um gerador de arranque integrado. Isso significa que toma o lugar de uma série de componentes, como o motor de arranque, para auxiliar melhor o motor de combustão a que está associado nos ciclos Start/Stop, no arranque e a muito baixa velocidade. É alimentado por uma bateria de iões de lítio especial, instalada sob o banco dianteiro, que é carregada pela travagem, precisamente, através do tal gerador.

Benefícios do sistema

Visto que não possibilita a comutação entre modos de funcionamento nem possui um modo elétrico propriamente dito, as vantagens concedidas pelo sistema são mínimas, mas se conduzir maioritariamente em cidade vai senti-las ao nível dos consumos reduzidos. O SHVS é ainda mais leve do que o Baleno 1.0 BoosterJet (graças à tal substituição de componentes pelo gerador integrado), o que também ajuda ao nível do consumo de gasolina. Daí a marca anunciar um valor de 4,0 l/100 km de média de consumo, 0,5 l/100 km inferior do que o valor anunciado para o BoosterJet. A condução também sai beneficiada, uma vez mais em cidade, porque os ciclos Start/Stop são rápidos e muito suaves. No entanto, a grande vantagem de um veículo com este género de sistema não se verifica no nosso país – existem vários mercados onde o Baleno 1.2 SHVS beneficia de incentivos e diversas vantagens financeiras pelo facto de ser um veículo híbrido, mesmo moderado.



METAL

Diversão garantida

YAMAHA CONTINUA A DAR CARTAS NO MUNDO DA DIVERSÃO FORA DE ESTRADA, AGORA COM O YXZ1000R SS



As patilhas seletoras de generosa dimensão e o painel digital

Fomos, a convite da Yamaha, até Rio Maior conhecer a nova versão do impressionante YXZ1000R. Lançado há cerca de um ano, altura em que causou uma pequena revolução no segmento dos Side-by-Side, ou veículos de recreação fora de estrada, o YXZ1000R recebe agora uma versão que se diferencia apenas por duas letras: SS.

No entanto, essas letras, que significam Sport Shift, transformam quase por completo o YXZ. O motor de 998 cc com três cilindros é o mesmo, mas tem um comportamento mais amigável ao condutor com a caixa sequencial de cinco velocidades (com sistema eletrónico de controlo YCC-S), que recorre a patilhas seletoras na coluna de direção sem necessidade de recorrer à embraiagem. Este sistema vem do departamento de motos de turismo desportivas da Yamaha e reduz o stress e a fadiga do condutor, que pode assim concentrar-se exclusivamente na condução e nos trilhos.

Os modos de tração podem ser selecionados pelo condutor (duas rodas, integral ou integral com bloqueio do diferencial), e a versão SE que vê nas imagens conta com uma cor preta acetinada com detalhes a vermelho, barra de apoio e molas de suspensão e placa de aperto nas jantes também a vermelho. Esta versão SE usa os amortecedores FOX Podium X2 ajustáveis que tornam a condução sobre terrenos especialmente traçoeiros bem mais fácil.

Resta-nos dizer que este foi um dos dias mais divertidos ao volante desta edição... E, sim, o nosso capacete consegue ser ainda mais fluorescente que o do piloto da Yamaha!



Os fantásticos FOX Podium X2 são totalmente ajustáveis



O DESEJO DO TOMÁS
ERA ANDAR DE HELICÓPTERO.

E É PRECISAMENTE ISSO
QUE ELE ESTÁ A FAZER.

Neste Natal, contribua com
uma estrela Make-A-Wish
e ajude-nos a realizar desejos
de crianças gravemente
doentes ou faça um donativo
em www.makeawish.pt



MAKE-A-WISH

Portugal

5

COISAS QUE PRECISA SABER SOBRE O...

Classe A180 S&D

UMA SOLUÇÃO DE RENTING SIMPLES
PARA QUEM NÃO QUER TER CHATICES



1 S&D significa Select & Drive e é a nova marca de *renting* da Mercedes-Benz

A Mercedes passou a ter disponível uma nova solução de *renting* destinada essencialmente a clientes particulares e empresariais designada apenas por Select & Drive. Tem a missão de simplificar o processo de ter um automóvel disponível para o seu dia-a-dia e que já inclui tudo o que costuma dar que pensar além do seu custo.



2 O primeiro produto Select & Drive é um A 180. O pequeno Mercedes-Benz Classe A180 Dynamic Edition, equipado com um motor a gasolina de 1,6 litros e 122 cavalos de potência, é o primeiro produto Select & Drive a chegar ao mercado. Trata-se de uma proposta muito honesta e simples para quem deseja um automóvel para se deslocar diariamente e nem sequer tem os transportes públicos como uma das opções a considerar.

3 O custo do Classe A180 é de 380 euros por mês. Sem entrada e sem quaisquer encargos adicionais durante 48 meses, com um limite máximo de 15 mil quilómetros por ano, num total de 60 mil ao longo dos quatro anos do contrato. Esta renda mensal também já inclui as despesas iniciais de legalização e transporte, bem como o imposto único de circulação e o contrato de serviço Excellent da Mercedes-Benz para manutenção.

4 O nível de equipamento deste A180 Dynamic Edition já inclui muitos dos elementos da lista de opcionais. Além de todos os que já fazem parte dos Classe A equipados com a linha Urban, este A180 Dynamic Edition também inclui o pacote de visibilidade, a integração com o telemóvel, o sistema de som Audio 20, estacionamento ativo, pacote de espelhos, pintura metalizada e até o sistema de iluminação em LED.

5 A solução Select & Drive ainda conta com opcionais. Além de tudo o que este contrato já inclui, como a manutenção prevista e impostos, cada cliente poderá ainda escolher alguns dos opcionais disponíveis para cada caso. Entre eles estão o seguro automóvel, a substituição de pneus caso seja necessário, o seguro de recondição e até uma viatura de substituição para quando o Classe A estiver na oficina ou se surgir algum problema.



PAUL HORRELL...

Descobrir o Discovery

A LUTA ENTRE A FORMA E A FUNÇÃO CONTINUA...

Um novo Discovery! Foi lançado no mês passado, e a Land Rover destaca vorazmente os pormenores que o carro tem em comum com o original de 1989.

Tem o tejadilho desnivelado. O pilar grosso junto às portas traseiras. O capot com cúpula. O painel escurecido acima das janelas laterais traseiras. A matrícula preta foi montada descentrada na porta da bagageira. A equipa de marketing da Land Rover chama-lhe “design Discovery autêntico”.

Tretas! Não é design. São opções de estilo feitas apenas para efeitos de decoração. Esses elementos no Discovery 1 eram autênticos, todos eles foram criados por uma razão prática.

Em meados dos anos 90, tive uma noite bem regada com alguém que desempenhou um papel importante na equipa responsável pelo Discovery original, ou Project Jay como era conhecido internamente. Disse-lhe que o carro tinha um aspeto brilhante, e que deixava a anos-luz a concorrência, na altura um grupo de jipes monótonos da Mitsubishi, Isuzu e Daihatsu. Ele encolheu os ombros e disse-me como surgiu aquela incrível peça de design industrial. “Começámos com as luzes traseiras da carrinha Maestro e fomos avançando”. Ah!

Essas luzes traseiras (foram buscá-las ao catálogo porque a LR era forreta) tinham uma chanfradura de 45°. Portanto, o designer George Thomson moldou a folha de metal em consonância, em toda a traseira e no próprio tejadilho. Era diferente e moderno. O mesmo foi válido para a porta da bagageira, que usava dobradiças laterais por causa da roda sobressalente. Eles sabiam

que – com o peso da roda, a maleabilidade do material e a natureza frouxa do controlo de qualidade desses tempos – a porta traseira não ficaria com um ajuste perfeito. Portanto, a carroçaria em volta é desnivelada para esconder quaisquer falhas. E o óculo traseiro tem um vidro assimétrico e uma matrícula descentrada por causa da roda e para melhorar a visibilidade.

Mais para a frente, os bancos traseiros eram virados para dentro, mas o piso não pôde ser rebaixado porque a marca usou o chassis do Range Rover. Portanto, subiram o tejadilho. As janelas superiores montadas no tejadilho reduziam a claustrofobia no interior e

de Terence Conran, que os incentivou a olhar para o interior com uma perspectiva “não automóvel”. Daí a presença de materiais texturados, puxadores nos bancos traseiros e um apoio de braços central que se soltava e transformava num saco.

Eis então alguns dos detalhes visuais que vivem nas diversas gerações do Discovery porque faziam sentido funcional, o que é essencial neste género de veículos.

O Discovery da terceira geração (2004) comunica esta funcionalidade através de uma série de superfícies e linhas severas. Sempre adorei a sua falta descarada de ornamentos. Gerry McGovern, diretor de design

“Começámos com as luzes traseiras da carrinha Maestro e avançámos a partir daí”

suavizavam a corpulência no exterior. Mas o para-brisas e as molduras das portas vieram igualmente do Range Rover, pelo que tiveram de voltar a baixar o tejadilho à frente. Daí o perfil escalonado.

Voltemos à dianteira. A equipa do projeto Jay teve de lidar com um novo motor diesel inconvenientemente alto. Enquanto discutiam a melhor forma de cobrir o bloco, um dos membros da equipa lembrou-se do Ford Scorpio dessa era, que tinha um grande capot arredondado com vincos subtis, e pensou: “Devíamos fazer algo daquele género.”

Todos os designers automóveis têm de lidar com estes imperativos – custo, arrumação, o uso de peças existentes. Sintetizar um objeto sedutor e emocionalmente apropriado a partir de tudo isso é a essência do design. E os designers do Jay tinham todos estes obstáculos em modo camisa de forças. No entanto, criaram um veículo original e carismático, uma obra com estilo e eloquente acerca da sua capacidade.

A equipa de design foi auxiliada pela consultoria

da Land Rover, discorda. Falámos sobre isso diversas vezes. Ele não gosta da terceira geração, e até aprovou um *facelift* que adicionou à dianteira muitos ornamentos de gosto discutível. Gerry acredita que o novo vai vender mais do que o anterior, e é provável que tenha razão – diz que é “mais universalmente apelativo e culto em termos de design”. Talvez mais pessoas o achem desejável, mas não concordo com a sua visão sobre o design porque coloca o estilo não autêntico à frente da verdade de design.

McGovern apresenta-se como o homem que uniformizou, finalmente, a linguagem de design outrora desordenada desta marca. “Adoramos o Discovery original”, assegurou-me, “mas tenho a impressão que não foi realmente *desenhado*.” Lamento, mas basta olhar para o Range Rover de Spen King, o primeiro Discovery de George Thomson e o da terceira geração de Geoff Upex, ou o primeiro Land Rover de Maurice Wilks. McGovern desenhou alguns carros bonitos, mas não percebo porque quer reescrever a história!





DUAS RODAS

Ponto de partida

A HONDA NC 750 X REPRESENTA O INÍCIO DA VIAGEM PARA MUITOS MOTOCICLISTAS

N

um mercado que foi tomado de assalto pelas 125, o que deu origem à entrada de muitos novos condutores no mundo das duas rodas e fez com que muitos

destes quisessem rapidamente dar o passo seguinte e tirar a carta de condução de motociclos, a Honda NC X assumiu-se como uma das melhores propostas possíveis ao combinar uma facilidade de condução incrível, custos de utilização, aquisição e manutenção bastante comedidos e uma versatilidade acrescida face a outros modelos do mercado.

O novo conceito da Honda tem justamente como objetivo a facilidade de condução e destaca-se pelo seu espaço de arrumação extra na zona onde normalmente estaria o depósito de combustível. A receptividade deste modelo foi incrível e rapidamente tornou-se num sucesso de vendas. A versão 700 viu o motor substituído por um com mais cilindrada (750) e foram melhorados alguns detalhes, mas agora a Honda NC750X recebe uma versão ainda mais atualizada que parece ter respondido aos desejos da maioria dos utilizadores deste modelo.

Uma das diferenças mais óbvias, além do desenho de algumas carenagens, está no vidro dianteiro mais elevado e no novo sistema de escape com uma ponteira mais comedida em termos de dimensões, mas visualmente mais cativante e com uma sonoridade um pouco mais óbvia, sendo que este era justamente um dos pontos mais criticados e um dos elementos que era quase substituído de imediato no modelo anterior. No novo modelo, está presente um sistema de iluminação totalmente em LED, à frente e atrás, que também ajuda a melhorar o visual, mas ficaram a faltar os indicadores de mudança de direção que para além de servirem como complemento às luzes de condução diurna poderiam melhorar o visual da NC.

O compartimento de arrumação que está no local



Linhas um pouco mais modernas, mas ainda com um visual urbano

FOTOS: MANUEL PORTUGAL



Nova suspensão dianteira da Showa



BOM

A facilidade de utilização e o espaço de arrumação na antiga zona do depósito. Médias de consumo comedidas e um preço baixo.



MAU

O motor de 750 cc foi pensado para a economia e à medida que nos vamos habituando passamos a querer um pouco mais.



O novo escape tem uma sonoridade mais cativante e audível



onde habitualmente se encontra o depósito de combustível conta com mais um litro de capacidade, acabando praticamente com o problema dos capacetes de calota maior não caberem apenas por alguns milímetros. Agora, é raro o capacete que não cabe no espaço de arrumação da NC X, e na zona superior passaram também a existir suportes para prender malas extra ou outros elementos.

Mas não é tudo. Na nova Honda NC 750 X também podemos encontrar um novo painel de instrumentos, com um fundo negro e as informações num tom mais luminoso e que pode ser personalizado em termos de cores. Na nova instrumentação passou também a fazer parte o modo Eco, que já conhecíamos dos automóveis da marca. Basicamente, os tons do conta-rotações vão-se alterando consoante o que estamos a exigir do motor, sendo que o ideal é circular sempre com um tom verde bem definido para que as médias de consumo se consigam manter facilmente em torno dos valores declarados pela marca, ou ainda mais baixos. Sim, isso é mesmo possível.

A unidade ensaiada contava também com a caixa de velocidades automática DCT, que é a melhor escolha para circular em cidade com menos uma preocupação. A nova suspensão dianteira da Showa oferece um pouco mais de precisão em estradas sinuosas, mas

“A caixa automática DCT é a melhor escolha para circular em cidade sem qualquer preocupação”

o melhor de tudo é que a Honda NC 750 X é daqueles modelos de que gostamos rapidamente, dada a sua facilidade de condução e a sua facilidade em somar quilómetros ao totalizador sem grandes preocupações em visitar os postos de combustível. A desvantagem é que chegamos rapidamente a um ponto em que os 55 cavalos do motor de 750 cc sabem a pouco, e começamos logo a imaginar uma forma de conseguir um pouco mais. Seja como for, a NC 750 X DCT parece estar igualmente à vontade em cidade e em estrada, sendo que o baixo centro de gravidade é uma das mais-valias para circular no meio do trânsito de uma forma tranquila e sempre com médias de consumo que quase custam a acreditar. No computador de bordo da unidade ensaiada chegámos a registar uma média de consumo de 3,2 l/100 km durante bastante tempo.

Com a caixa de velocidades convencional de comando manual, a Honda NC 750 X fica com um preço de venda ao público de 7.300 euros, mas se optarmos pela versão que aparece nas imagens, equipada com a caixa de velocidades automática de dupla embraiagem, este valor já passa para os 8.200. Ainda assim, é um valor muito competitivo para quem entra no mundo das duas rodas e deseja uma das escolhas mais simples de conduzir. **ANDRÉ MENDES**



Vidro mais alto e iluminação em LED no novo modelo



HONDA NC750X DCT 2016

Motor: 745 cc, 2 cil. paralelos, 55 cv às 6.250 rpm, 68 Nm às 4.750 rpm
Transmissão: Caixa aut. de dupla embraiagem, transmissão por correia
Consumo: 3,5 l/100 km
Depósito: 14,1 litros
Peso: 230 kg
Preço: € 8.200



Gadgets

Teoria do jogo

OS JOGOS DE CONDUÇÃO APROXIMAM-SE DA REALIDADE...

ROTO VR CHAIR

Até há bem pouco tempo, a melhor forma de jogar um simulador de condução era num caríssimo simulador profissional. Com a recente explosão de dispositivos de realidade virtual, pode mergulhar num mundo imaginário por muito menos dinheiro. O que acha deste sistema doméstico completo? A cadeira motorizada da Roto gira e vibra, para que se mova sempre que roda o volante, e sente as imperfeições do asfalto graças ao sistema duplo de vibração. Tudo isso acontece enquanto os seus olhos têm uma visão de 360° do cockpit. A partir de € 650; rotovr.com



MODOBAG

O que acontece quando cruza uma mala com uma lambreta? A resposta está na imagem acima: uma mala motorizada. Sim, esta mala de viagem tem um motor elétrico com 150 W de potência e atinge uma velocidade máxima de 13 km/h. A autonomia é de 13 km. € 1.050 (aprox.); modobag.com



TERN JOE P27

O problema da maioria das bicicletas articuladas é a... falta de beleza. Rodas minúsculas, quadro estranho, molas nas calças – conhece o estilo, não conhece? Já esta bicicleta dobrável de estrada com roda de 27,5", 27 mudanças e travões de disco é fantástica! € 1.115; ternbicycles.com



ANTIGRAVITY BATTERIES MICRO-START SPORT

Uma bateria de iões de lítio suficientemente pequena para caber no bolso, mas suficientemente potente para dar um toque de bateria – a marca diz que a Sport consegue pôr um V8 a trabalhar 20 vezes (por carga), e ainda lhe carrega o telemóvel. Até tem lanterna! € 120; themicrostart.com

TopGear

Supercarros

2016



**DE AVENTADOR
A VULCAN
E MUITO MAIS**

EDIÇÃO DE COLECIONADOR

**NOVA
EDIÇÃO
ESPECIAL
JÁ NAS BANCAS**

A MELHOR COMPILAÇÃO

Reunimos o melhor que a rede mundial da TopGear realizou ao longo de um ano de edições

OS TESTES MAIS EXCLUSIVOS

Os carros mais fantásticos, testados com rigor nos mais impressionantes e exigentes cenários e estradas mundiais

COLECIONÁVEL

Uma edição em formato especial para poder guardar e colecionar de forma única

INFORMAÇÃO DE QUALIDADE

Toda a qualidade TopGear numa compilação com a qualidade a que o habituámos

AGORA TAMBÉM EM VERSÃO DIGITAL!

O mundo da Fotografia

A partir desta edição pode ter a revista O Mundo da Fotografia Digital em formato digital no seu equipamento móvel. Descarregue já a app gratuita, veja a versão de demonstração e aproveite os descontos para assinaturas mensais (20%) e anuais (30%).
Conteúdos do CD disponíveis para download gratuito no interior da edição digital.

Descarregue a aplicação e a versão de demonstração gratuitas!

POR APENAS

€ 3,99

GRÁTIS
EDIÇÃO ESPECIAL



OFERTA: EDIÇÃO DIGITAL ESPECIAL **"PORTFÓLIOS DE SONHO"**

Os melhores fotógrafos nacionais: entrevistas e portfólios.
E ainda oito vídeos de edição de imagem em Photoshop!



**JÁ DISPONÍVEL
EM ANDROID!**



Inspiração náutica

OS RELÓGIOS QUE GOSTÁVAMOS
DE USAR DURANTE ESTE MÊS



01 IWC PORTUGIESER YACHT CLUB CHRONOGRAPH EDITION "BOESCH"

A inspiração do mundo dos relógios pode nascer de qualquer lugar, mas a ligação ao mundo automóvel, aos aviões e aos barcos estará sempre presente. Neste caso, a IWC volta a juntar-se ao fabricante suíço de barcos Boesch para a criação de uma nova edição especial, em que o tema Mahogany define não só as cores do relógio como a sua construção.

Não, o relógio não é produzido em madeira, mas conta com uma inserção exclusiva produzida neste material na parte de trás da caixa, como pode ver nas imagens. A versão Boesch do IWC Portugieser está disponível apenas no mercado suíço, numa edição muito limitada de apenas 150 unidades e tem um preço digno disso mesmo, mas é uma verdadeira obra de arte para os apaixonados destes dois mundos. € 13.600; iwc.com



02 MEISTERSINGER PHANERO

O modelo Phanero, da Meistersinger, marca conhecida pelos seus modelos de apenas um ponteiro, conta com a caixa mais pequena da gama, com apenas 35 mm de diâmetro e está disponível em cinco variações de cor no mostrador e bracelete. € 1.550; meistersinger.com



03 CASIO G-SHOCK GULFMASTER

A gama Gulfmaster recebeu o novo GWN-Q1000, capaz de monitorizar as condições do oceano através de sensores de pressão atmosférica, altitude, temperatura, bússola e profundidade, que podem ser visualizados no mostrador do relógio. € 799; gshock.com

A
NOSSA
ESCOLHA



04 BRISTON CLUBMASTER SPORT STEEL

Os cronógrafos *vintage* inspirados na competição automóvel são sempre algo que desejamos ter no pulso e a Briston é uma excelente (e muito mais acessível) alternativa aos Tag Heuer mais antigos que já nem se conseguem comprar. € 300; briston-watches.com

Garagem de sonho



FOTOS ALEX HOWE

COMO FUNCIONA...

As regras, tantas vezes obstáculos à diversão, são absolutamente necessárias neste caso. Se dermos aos nossos apresentadores, e aos leitores, três escolhas sem qualquer género de limite orçamental, a tendência seria escolherem carros astronomicamente caros ou clássicos ultra-raros. Por isso, em nome da variedade, concebemos um plano: três carros, três categorias, cada uma desenhada para focar a mente num sentido específico. A primeira tem um orçamento ilimitado, a segunda opção tem de custar menos de 285 mil euros, e a terceira menos de 55 mil euros. Uma das escolhas de Matt rompe as condições, mas isso deve-se aos subsequentes tombos cambiais...

Podem escolher usados, mas não exemplares desvalorizados de modelos atuais. Nos casos de Matt, Chris e Rory, as seleções serão depois justificadas perante os co-apresentadores.

O que teria na sua garagem de sonho de três carros? Para **Matt LeBlanc**, **Chris Harris** e **Rory Reid**, está na hora de conhecer os heróis. Vamos a isto...

CH: Rory Reid, porque raio escolheste tu um Rolls-Royce... qualquer que seja o modelo?!

MLB: Vais lançar um álbum de *rap* em breve?

RR: Chama-se Wraith Black Badge. Eu passo a explicar a filosofia pela qual me regi na escolha da garagem, que cobre todas as vertentes.

CH: Quer dizer que pensaste nisto a sério?

RR: Eu sei que vocês não pensaram, mas eu pensei. A razão pela qual escolhi estes três carros é que cobrem qualquer eventualidade. Se vais a um evento em que tens de impressionar, precisas de um carro com estilo e velocidade. O Rolls-Royce Wraith Black Badge é esse carro.

MLB: E o que diz ele sobre ti?

CH: Diz que és um palerma.

RR: OK, Sr. Ferrari. As pessoas olham para ti a sair de um Rolls-Royce e respeitam-te imediatamente.

MLB: Será?

RR: Claro que sim! Chegas a um sítio e as portas abrem para o lado errado, com as dobradiças atrás de ti. A tua amiga sai do carro sem mostrar as cuecas porque consegue virar-se sem problemas, e o carro tem uma presença incrível. Não há qualquer outro carro que diga “esta pessoa pertence aqui” como este. Nem olham para a lista! Deixam-te logo entrar.

CH: Bem, temos um McLaren F1, um Tesla, um GT2 RS, um F12, um M5...

MLB: Tenho de confessar que concordo com o Chris. Para além disso, não tens para aí uns 45 filhos? Não consegues enfiá-los todos nisso!

CH: OK, já tentaste explicar aquela... coisa. Então e o Tesla? Explica-nos lá porque é que escolheste o Tesla.

RR: Tal como o Matt disse, tenho 45 filhos...

MLB: Talvez 46! É que já passaram dez minutos.

RR: ... E nenhum outro carro permite transportar sete pessoas de forma tão rápida quanto o Tesla Model X P90D.

CH: Acredito que seja, e a julgar pelo filme que mostra a aceleração do carro parece ser mesmo rápido, é polivalente e supermoderno. Mas, visto que o fizeram de raiz, porque é que é tão feio?

RR: O que é que estás para aí a dizer? Eu acho que o Tesla é o carro mais bonito aqui.

CH: Adeus.

MLB: Por acaso, também acho o carro bonito. No que diz respeito a SUV, até é giro – adoro o design sem grelha dianteira. As portas são um pouco exageradas, mas o resto do carro até é fixe. Porque é que as portas de trás abrem assim? É que aquelas são as portas que o condutor nunca usa.

RR: Para impressionar quem vê o carro. E facilita a entrada da miudagem toda.

McLAREN F1

Preço: € 15 milhões
Motor: BMW 6.064 cc,
V12, 627 cv, 650 Nm
Transmissão: manual, 6
vel., tração traseira
Performance: 0-100
km/h em 3,2 s, 386 km/h
Peso: 1.138 kg



MLB: Sim, mas provavelmente saíam logo pelo outro lado.

CH: Calma lá. Voltemos um pouco arás. Rory, disseste que o Tesla é o carro mais bonito neste grupo?

RR: Disse. O Tesla é o carro mais irreverente. Quando o conduzi em Nova Iorque e parei ao lado de vários modelos da Lamborghini, Aston Martin, Ferrari, muitos dos quais perdiam em aceleração para o Tesla, as pessoas ficaram malucas porque nunca tinham visto nada assim – era uma nave espacial a viajar por Manhattan. Apesar de a aceleração instantânea ser fantástica, é a atenção que recebe que mais espanta.

CH: Concorde que é uma escolha interessante. Explica lá então a resposta de Somerset à pergunta que ninguém fez...

RR: Esse é o terceiro pilar. Já escolhi algo luxuoso, escolhi algo pragmático, e a minha última escolha, a absolutamente louca, é o Ariel Atom. Quando conduzes um carro queres sentir-te vivo,

“O Porsche 911
é um supercarro
que pode usar
no dia-a-dia”

FORD FOCUS RS

Preço: € 50.392

Motor: 2.261 cc, 4 cil.
turbo, 350 cv, 470 Nm

Transmissão: manual,
6 vel., tração integral

Performance: 0-100
km/h em 4,7s, 266 km/h

Peso: 1.547 kg

PORSCHE 911 GT2 RS (997)

Preço: € 320.000

Motor: 3.600 cc, 6 cil. boxer,
biturbo, 620 cv, 700 Nm

Transmissão: manual,
6 vel., tração traseira

Performance: 0-100 km/h
em 3,5 s, 330 km/h

Peso: 1.370 kg



queres divertir-te, sentir que não está tudo sob controlo, a adrenalina a acumular-se dentro de ti. Esse carro, na minha opinião, dá-te essas sensações como nenhum outro carro aqui presente. Ainda por cima sem para-brisas nem tejadilho...

MLB: Só um esquimó consegue conduzir esse carro neste país!

RR: Verdade, mas quando acelera a fundo não há qualquer outro carro, que custe o mesmo, que consiga acompanhá-lo.

CH: Bem, há carros que custam tanto ou menos dinheiro e acompanham o Atom, mas não deixemos factos arruinarem uma boa frase. Eu também adoro o Atom, e compreendo a tua escolha, e o Tesla é engenhoso, mas acho que o Rolls-Royce é uma escolha má que revela uma parte preocupante do teu carácter.

MLB: O Atom, tal como o Nomad, é um carro muito divertido, concordo, mas acho que passado um mês estacionava-o atrás do celeiro e nunca mais o conduzia...

CH: Achas então que é um bom sétimo carro?

MLB: É um bom décimo quinto carro.

CH: OK, passemos ao Matt e comecemos pelo “faz viúvas”, o GT2 RS. Porque é que o escolheste?

MLB: Bem, enquanto fã do Porsche 911, acho que essa é a derradeira versão, certo? O que é excelente num carro como o 911 é que se trata de um supercarro que usas no dia-a-dia – funciona tão bem! E este carro em especial é incrivelmente excitante quando aceleramos a fundo. É um carro de corrida com matrícula.

RR: Mas é um enorme clichê, não é? Um Porsche rápido. De aspeto simples. Quem te vê passar na rua ao volante não sente nada de especial pelo carro.

CH: Para ti tem tudo a ver com a imagem, não é, Rory?

MLB: Acho que é precisamente isso. Quantos espelhos tens em casa, Rory?



TESLA MODEL X P90D

Preço: € 103.495

Motor: dois motores elétricos, bateria 90 kWh, 773 cv, 965 Nm

Transmissão: aut., 1 vel., tração integral

Performance: 0-100 km/h em 3,2 s, 250 km/h

Peso: 2.468 kg

ARIEL ATOM 3.5

Preço: € 43.700 (UK)

Motor: 1.998 cc, 4 cil. Supercharged, 310 cv, 230 Nm

Transmissão: man., 6 vel., tração traseira

Performance: 0-100 km/h em 2,7 s, 250 km/h

Peso: 550 kg

Matt e Chris ficam perturbados com a falta de motores na mala do Model X



O repertório de Roger Whittaker de Harris consegue sempre alegrar os seus colegas





**ROLLS-ROYCE WRAITH
BLACK BADGE**

Preço: € 317.810 (UK)
Motor: 6.592 cc,
V12 biturbo,
633 cv, 870 Nm
Transmissão: aut.,
8 vel., tração traseira
Performance: 0-100
km/h em 4,5 s, 250 km/h
Peso: 2.440 kg

CH: Gosto do facto de sabermos que as pessoas que fizeram o carro conseguiram atingir o ponto em que quem o conduz dificilmente atinge os limites. Foi desenvolvido em pistas até à exaustão. Tenho dificuldade em discordar do Matt sobre o 911. Já o Focus RS, que está mais atrás – e é agora que eu vou ser esmurrado por vocês – é o carro mais sobrevalorizado do ano passado.

MLB: Sim, talvez isso seja verdade, em parte, mas se tivermos em conta o preço e as prestações que oferece, é um carro fantástico. E é suficientemente barato para que, caso te entusiasmes e rebentes com o carro, consigas comprar outro. Temos de ter um carro relativamente descartável nas nossas escolhas, certo?

CH: O Focus tem mais 50 cv do que o Golf R, mas quando o conduzi, a pessoa no VW ao meu lado não pareceu ter menos potência. Acho que o engenhoso eixo traseiro com o modo Drift confunde o carro e o condutor em pista – parece que luta contra as intruções instintivas do condutor.

MLB: Mas numa estrada secundária serpenteante, e não num circuito, o carro muda de direção com agilidade. E gosto da cor – azul Viagra.

CH: Desculpa, mas estou um pouco distraído com a tua terceira escolha, a mais dispendiosa do grupo, com um custo de cerca de 15 milhões de euros.

MLB: Não preciso de dizer nada sobre esse carro, é um McLaren F1. Já podemos passar à tua garagem se quiseres. Tudo o que há a dizer sobre o carro já foi dito. É o melhor carro de sempre.

CH: Concordo, é o 250 GTO da minha geração, mas ouvi dizer que um F1 de série tem travões “interessantes” e uma dinâmica espetivada, mas o motor não tem igual no mundo automóvel. E a banda sonora, porque a admissão corre sobre a cabeça do condutor, invade-te o crânio.

“Quando acelera a fundo, não há carro que o acompanhe”

MLB: Lembras-te quando tinham um concessionário da McLaren na Park Lane? Eu estava em Londres a trabalhar, fui lá e estava uma senhora de idade na receção. Disse-lhe que queria falar com alguém sobre o carro e ela respondeu “então e o que quer saber sobre o carro?” Aquela senhora sabia mais sobre o carro do que qualquer outra pessoa – sabia compressões, curso e diâmetro dos cilindros...

CH: Já conduziste algum F1?

MLB: Não. Nunca o conduzi.

RR: OK, vamos então ao teu grupo, Chris. Começamos pelo Ferrari 288 GTO.

CH: Indiscutivelmente, é o carro mais bonito dos últimos 35 anos, para além de que usa quase toda a mecânica do F40. Eu sei que são um pouco traiçoeiros, mas quando o conduzi percebi que tinha de ter um 288 um dia.

RR: A tua seleção tem demasiados Ferrari, não tem?

CH: Talvez. É que como sou acusado diariamente de ser



pago pela Porsche para falar bem dos seus carros, não posso escolhê-los. E estou a atravessar uma fase Ferrari. Sou como uma criança, eu sei, mas não consigo evitar.

RR: Mas os outros dois Ferrari servem o mesmo propósito, certo? As minhas opções têm mais amplitude – as tuas resumem-se a cores e anos diferentes.

CH: O 288 GTO é um carro para conduzir, mas não faria viagens muito longas porque os custos com gasolina seriam proibitivos. O F12 seria o meu carro do dia-a-dia – pode conduzi-los todos os dias sem qualquer problema. Tem uma caixa de dupla embraiagem e mais de 700 cv, mas pode usá-lo como se fosse um Série 3. É o expoente máximo do que aconteceu à indústria automóvel, a forma como consegue racionalizar aquele tipo de performance num pacote gerível.

RR: É justo. E sou fã do M5. Boas escolhas.

CH: Imaginem como terá sido em 1986 quando uma berlina muito rápida na Europa tinha 170 cv, e a BMW apareceu com algo com 286 cv, pneus Michelin TRX, e toda a gente que o testou acabou com o carro numa vala ou no meio de um campo. Mas ainda hoje é um carro rápido.

MLB: E aquela forma quadrada é tão icónica...

CH: OK, Rory, está na altura de nos mostrares a fundo este Rolls-Royce e explicares realmente porque é que o escolheste.

RR: Não espero que vocês os dois compreendam a minha escolha. Este é um novo género de Rolls direcionado a homens mais jovens e fixos. Como eu.

[O telemóvel de Rory toca]

RR: Tenho de atender esta chamada.

CH: Espera lá – no ecrã diz “Mum” [Mãe]! **TG**

FERRARI F12 BERLINETTA

Preço: € 342.170

Motor: 6.262 cc, V12,
740 cv, 690 Nm

Transmissão: aut. dupl.
emb., 7 vel., tr. traseira

Performance: 0-100
km/h em 3,1 s, 340 km/h

Peso: 1.630 kg



BMW M5 (E28)

Preço: € 45.000

Motor: 3.453 cc, 6 cil.,
286 cv, 340 Nm

Transmissão: man.,
5 vel., tração traseira

Performance: 0-100
km/h em 6,2 s, 243 km/h

Peso: 1.431 kg

FERRARI 288 GTO

Preço: € 1,7 milhões

Motor: 2.855 cc, V8
biturbo, 400 cv, 496 Nm

Transmissão: man.,
5 vel., tração traseira

Performance: 0-100
km/h em 4,9 s, 305 km/h

Peso: 1.160 kg

“Usaria o F12
diariamente – pode
usá-lo sem problemas
todos os dias”

B E M V



A Volkswagen planeia
um futuro limpinho...

S. M A L



TEXTO: PAUL HORRELL / FOTOS: JOHN WYCHERLEY

... Felizmente, a Honda
ainda os faz mauzinhos



“Lado a lado, este par refuta todas as preocupações

N

ão precisamos de um professor de semiótica automóvel para perceber o que se passa aqui. Os sinais são óbvios. Há algo de obscuro no Honda. Veste tinta preta, gesticula com os seus afiados apêndices aerodinâmicos e grita com a sua admissão agressiva. O enfeitiçante exterior nacarado do VW possui a alvura azul de uma madrugada fresca, pura como a neve. As suas

superfícies de redução de atrito são suaves e as entradas de ar subtis. Este é o confronto do bem contra o mal no salão de Paris de 2016.

Partindo do princípio, claro, que o leitor encara a potencial liberdade das emissões poluentes e a condução autónoma como algo bom. Se representa a sua visão infernal de um futuro distópico, e a sua preferência está do lado dos motores gritantes a gasolina e acelerações épicas, então digamos que o Type R personifica o bem. Independentemente da sua posição, este par de carros refuta quaisquer preocupações de que os carros modernos são todos iguais.

O Civic Type R Prototype é simples em conceito – agarra na ideia do atual Type R demolidor de pistas e coloca-a sobre a novíssima plataforma do Civic. É por isso que a maioria dos carros no salão de Paris ostenta o sufixo “Prototype”: não é um carro de produção. Ainda. Daqui a um ano será.

Os fundamentos do carro na próxima geração tornam o Type R mais baixo e largo do que o deste ano, e com suspensão traseira multibraços. E as jantes aumentam de tamanho: passam de 19 para 20 polegadas. Estas três características apontam claramente para uma volta mais rápida a uma pista.

É que os tempos por volta importam para a Honda, e importam ainda mais para as pessoas que povoam os fóruns de discussão online.

Alguém no departamento de design exagerou no uso do furador em losango



Bem-vindo ao futuro, onde não há lugares para pousar o telemóvel ou o café





de que os carros modernos são todos iguais”



As outras opções de cor incluem
"rosa melancia" e "vermelho
pastilha elástica". Estamos a brincar





“O Type R apela aos instintos dos fãs de carros, mas

O atual Type R foi lançado em plena era de obsessão com Nürburgring. Seria o desportivo de tração dianteira mais rápido na icónica pista alemã. Depois, chegaram os rivais da Seat, da Renault, da VW e não só, e a tabela de classificação tornou-se algo frenética. É esse o problema de associar a sua credibilidade a uma característica facilmente mensurável. Quando o carro de uma marca adversária bate o recorde, a qualidade do seu carro sofre aos olhos do público. Seja como for, a Honda parece não ter sido afetada por isso já que quer voltar a deter o recorde de Nürburgring com o novo Type R.

Isso para mim não interessa nada. Preferia que a marca se concentrasse na criação do melhor desportivo possível, excelente em termos de sensações de condução e imparável no campo da métrica. Veremos!

Já conhecemos alguns dos elementos. Usa basicamente o motor 2.0 turbo e a transmissão manual do carro atual. É um motor digno de um Type R já que só partilha o bloco com os restantes membros da família Honda. A cambota, pistões, bielas, cabeça, turbo, coletores, injetores e tudo o mais foram desenvolvidos especificamente para potências elevadas e 7.000 rpm. No carro atual produz 310 cv – imenso para um carro de tração dianteira, mas pouco se olharmos para o rival de tração integral Ford Focus RS. Talvez consigam extrair ainda mais potência do motor, mas isso só valerá a pena se os engenheiros conseguirem encontrar mais tração.

Certamente conseguirão. Os pneus mais largos numa via mais larga ajudarão nesse sentido ao trabalharem em conjunto com o diferencial. Tal como a geometria de suspensão superior concedida pelo sistema multibraços. A suspensão traseira tornará o Type R mais equilibrado e preciso, principalmente nos ritmos mais acelerados em estradas de piso mau. O novo R usará ainda uma cremalheira de direção variável, o que o tornará mais estável nas retas e muito incisivo nas curvas mais apertadas.

O aspeto será o que vê nas imagens. O coeficiente aerodinâmico, segundo o designer, é ainda mais reduzido, apesar de produzir mais força descendente. Será furiosamente rápido numa *autobahn*. O atual atinge 270 km/h – estará a marca a apontar para 280 km/h? Os designers trabalharam claramente nas tensões cortantes entre a aerodinâmica apurada e a força descendente, bem como nas entradas e saídas de ar para os travões e o motor. É por isso que o carro é tão anafado. Mas tudo tem uma função específica.

E consegue – certamente não é uma coincidência – fazer uma forte afirmação visual. Apela aos instintos básicos dos fãs de carros, mas também quer destacar, desesperadamente, os triunfos tecnológicos da Honda.

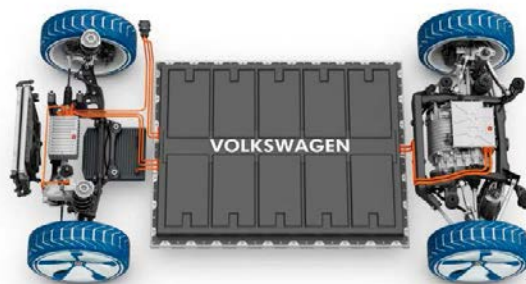
Também o VW I.D. carrega nos seus ombros uma mensagem que vai para lá do âmbito do carro. Serve, em parte, como distração da fraude das emissões. O Grupo VW já tinha planos de eletrificação em andamento antes

Plataforma diferente

Conhece a plataforma MQB da VW, que graças à sua natureza modular permite criar quase qualquer carro que as marcas do grupo quiserem? A MEB segue a mesma

ideia mas em carros elétricos. Pode criar um carro do tamanho do I.D. ou algo muito maior, garante Klaus Bischoff. O I.D. tem um motor elétrico traseiro, mas o Budd-e (chassis ao lado),

que é o *concept* de um pequeno autocarro, tem dois motores. Quase todas as marcas do grupo usarão a MEB, incluindo uma 13ª marca de “serviços de mobilidade”.





também quer destacar os seus trunfos tecnológicos”

do “dieselgate” mas, graças esse escândalo, recebeu literalmente um choque de alta voltagem, e a decisão de criar a MEB surgiu logo no mês seguinte! A MEB é, entenda-se, a plataforma que vemos no I.D. destinada apenas à propulsão elétrica. E o I.D. não é apenas um veículo novo para a VW, mas sim uma nova direção para a marca. A sua cor “barra de sabão” pode aludir à lavagem de pecados passados.

Sim, a VW vai colocar o I.D. no mercado – a marca aponta a sua chegada para 2020. “Já não era sem tempo” poderá o leitor pensar, visto que nessa altura já teremos nas estradas muitos Nissan Leaf com uma década. Só que ao estar dez anos atrasada, a VW prevê que chegará ao mercado quando existir mais procura. A infraestrutura de carregamento estará desenvolvida, e as baterias fornecerão 600 km de autonomia aos elétricos. São 600 km nos testes de autonomia irreais de hoje. Nada mau para um elétrico de 2016, mas convém recordar que o Opel Ampera-e anuncia 500 km de autonomia quatro anos antes da VW. E quatro anos no mundo dos elétricos é uma eternidade.

Para começar, este é um carro de superbaixo atrito, e o atrito é essencial para a autonomia de um elétrico. Um designer disse-me que trocar os espelhos pelas câmaras estilo XL1 vale cerca de 30 km de autonomia. As aberturas de ar são mínimas – apenas canalizam o ar necessário para arrefecer as baterias, e fecham-se quando não são necessárias.

O carro é plano por baixo e os pneus são finos. Podiam ter adotado o design em lágrima, como o do XL1, mas, nas palavras do diretor de design Klaus Bischoff, “ninguém compra uma lágrima”. A VW quer vender muitos destes.

A disposição de componentes na MEB não apresenta qualquer surpresa. Na verdade, adere à atual filosofia dos veículos elétricos: grupo de baterias sob o piso, motor cilíndrico no eixo. (Na verdade, a “atual filosofia” foi herdada de *concepts* da GM dos anos 90, só que nessa altura os motores seriam células de combustível e sob o piso estariam tanques de hidrogénio.)

Tal como o Beetle, o carro que começou tudo para a VW, o carro que dá início ao segundo fulgor da marca também tem a unidade propulsora atrás. É um motor de 170 cv – suficiente, dizem os engenheiros, para “diversão ao volante”, sem fornecerem quaisquer números relativos à aceleração. A plataforma está preparada (mas não totalmente pronta) para a condução autónoma. Isso acontecerá em 2025 segundo a VW. No I.D. Concept, carrega no símbolo da VW no volante e a coluna de direção recolhe para o interior do tablier. O carro tomaria então o controlo e o condutor poderia rodar o banco para trás e ver um filme ou falar com os miúdos.

O I.D. é mais curto que um Golf mas mais espaçoso que um Passat. Ao livrar-se do motor de combustão, da caixa, da linha de escape, radiadores e tudo o resto, fica mais espaço disponível para os ocupantes.



Local global

Tal como muitos dos carros Honda, o Type R com “H vermelho” tem tido uma distribuição algo errática pelo mundo. Os primeiros ficaram quase todos pelo mercado nipónico, o que

os tornou ainda mais icónicos na Europa. O Civic Type R posterior foi o “Civic mais europeu”, e, agora, o Civic tornou-se realmente global, sendo que todas as versões de cinco portas

são produzidas em Swindon, Inglaterra. O novo Type R só terá a versão de cinco portas, o que significa que o mundo receberá os seus Civic Type R vindos da Europa.



“Pausa para refletir: o que achava dos elétricos há cinco



O habitáculo do I.D. ostenta
aquele ambiente “doente com
ébola em isolamento total”

Como um buraco negro,
o Civic Type R engole
a luz natural. E abelhas

anos? De certeza que a opinião diferia da que tem agora”



Poucos carros têm superfícies
inspiradas em pastilha elástica
pisada pelo chão



O ar condicionado avançou para o espaço onde estava o motor, o que permitiu ao tablier avançar 200 mm. O para-brisa seguiu o avanço do tablier, o que deixa o I.D. com proporções tão distintas: um capot curto e uma distância longa entre eixos para acomodar bem as baterias e os ocupantes.

Passemos a palavra a Bischoff: “Estes componentes são o paraíso para os designers. Podemos deslocar as rodas para os cantos do carro. Como não há motor de combustão, a refrigeração necessária é mínima. A nossa proposta é retirar a grelha de todos os nossos elétricos. A expressão facial é dada pelos faróis e pelo símbolo.” As luzes dianteiras foram desenhadas para assinalar a intenção do carro quando se desloca de forma autónoma, criando “contacto visual”. “Se os sensores identificarem um peão, os olhos viram-se para ele”, garante Bischoff, o que significa que os faróis do I.D. giram na sua direção. Se o carro cede a passagem ao peão, luzes verdes acendem-se no “rosto” do I.D.!

Ah, o carro sem emissões nem condutor, mas muito atencioso. É excelente em termos de sociedade, claro, mas como será recebido por quem adora conduzir? As atitudes vão certamente mudar. Pausa para refletir: o que achava dos elétricos há cinco anos? De certeza que a sua opinião diferia da que tem agora, até porque os carros e o próprio contexto são diferentes. O que sente acerca da autonomia sofrerá uma transformação porque a execução e a competência das baterias irá mudar drasticamente.

Ainda assim, o fã do Type R quer algo diferente, e o Prototype é a resposta. A Honda produzirá esse carro, mas claro que também criará veículos ecológicos. A VW não mudará totalmente para carros verdes como o I.D., e continuará a fazer, por exemplo, o Golf após 2020. O que inclui o GTI. Lançou recentemente o GTI Clubsport S, um carro que adora tanto o Nürburgring que nem sequer tem banco traseiro. Por muito que a VW queira passar por uma marca santa, continuaremos a poder apreciar os momentos em que cede às tentações do pecado. **TG**





SEPARADOS À NASCENÇA

Das muitas versões existentes do Golf há algumas que parecem estar em mundos diferentes. E estão mesmo!

TEXTO: ANDRÉ MENDES / FOTOS: OFICIAIS



A

Volkswagen convidou-nos para um evento um pouco diferente do habitual. A ideia era juntar os dois modelos mais ecológicos da gama Golf e colocá-los no ambiente mais afastado daquele para o qual foram concebidos: uma pista! Neste caso,

o nosso querido Circuito do Estoril. Como se portariam o Golf GTE ou mesmo o e-Golf numas voltas a este traçado? E qual seria a sua necessidade de utilização de energia, ou mesmo o ritmo que conseguiriam registar, no mesmo sítio em que costumam circular modelos de competição?

E já que falamos nisso, porque não juntar um pouco mais de dinâmica a este evento? Além do Golf GTE e do e-Golf, a Volkswagen também teve presente uma terceira versão. Um Golf GTI TCR. Não, não se trata de um novo modelo, nem de uma nova motorização para esta gama. Trata-se do modelo de competição usado por Manuel Gíão e por Francisco Abreu no campeonato nacional de velocidade e tem um visual que deixa os outros dois Golf do mundo real num patamar completamente diferente.

Numa manhã cheia de dúvidas sobre o que nos ia oferecer em termos de meteorologia, chegámos ao Estoril cheios de vontade de aproveitar mais uns momentos em pista. Os três Golf presentes neste evento já estavam fora das *boxes* para o trabalho de uma equipa de televisão e ficámos apenas a apreciar o momento. Com os três modelos parados na linha de partida da reta da meta, a ideia era fazê-los partir com uma diferença em torno dos dez segundos e ver quem completava a primeira volta em primeiro lugar.

O primeiro a arrancar foi o e-Golf, seguiu-se o Golf GTE e depois o TCR, com o Manuel Gíão ao volante. No final da parabólica, todos os modelos pareciam regressar à meta muito próximos uns dos outros. O primeiro a passar foi o e-Golf, seguido do GTE, e com o TCR logo atrás, tendo sido este aquele que nos acabou por revelar o que já suspeitávamos. Esta “prova” era apenas uma brincadeira, uma vez que o GTI TCR vinha praticamente a engasgar-se atrás dos outros dois, depois de ter arrancado muito tranquilamente do mesmo local, uns minutos antes. Na segunda passagem, é o GTE que passa em primeiro lugar, seguido dos outros dois e com o TCR a queixar-se deste ritmo de passeio a que está longe de estar habituado.

Depois de tudo isto, os três Golf regressam às *boxes*. O e-Golf é posto a carregar, uma vez que a autonomia das baterias ficou reduzida a meia dúzia de quilómetros neste ritmo mais intenso, e o GTE fica a descansar um pouco enquanto nós nos vamos encaixar a bordo do TCR para umas voltas ao lado do sempre disponível Manuel Gíão. Depois dos cintos ajustados e do capacete posto, resta encontrar a melhor posição para as pernas e deixar que Gíão faça a sua magia, levando o TCR para a pista.

O piso está meio molhado em algumas zonas, uma vez que esteve a chover durante a noite e no início da manhã, pelo que as condições não são as melhores para uma volta a fundo. Além disso, a nossa presença a bordo do TCR equivale a uma grande dose de lastro e claro que nem estávamos à espera que Manuel Gíão tivesse o mesmo empenho na condução que costuma ter em prova, quando



VOLKSWAGEN GOLF GTI TCR

O Golf GTI TCR é um dos dois modelos usados pela Team Novadriver para competir em algumas provas do campeonato nacional de velocidade.

Foi desenvolvido pela Volkswagen Motorsport em parceria com o departamento de competição da Seat, que também desenvolveu o Seat Leon Cup Racer e que conhecemos na apresentação do Leon Cupra no início deste ano.

O motor turbo de dois litros conta com uma potência máxima de 330 cv às 6.200 rpm e um binário de 410 Nm a partir das 2.500 rpm. A tração é feita apenas nas rodas dianteiras, a caixa de velocidades de seis relações tem comando sequencial com patilhas no volante e a suspensão (McPherson na frente e *multilink* atrás) é completamente ajustável.



está sozinho dentro do carro e quando todas as milésimas de segundo contam.

Ainda assim, é fácil perceber que de Golf este carro tem apenas a plataforma e o formato da carroçaria. O motor é semelhante ao utilizado no Golf R de 300 cavalos que já conhecemos, mas conta com “duas ou três” alterações para ficar um pouco mais potente. Sabemos que a potência ronda os 330 cavalos, mas o que mais impressiona é a capacidade que este modelo tem de devorar curvas, de travar mais tarde do que aquilo que o nosso subconsciente estava a prever e de parecer o carro mais suave e simples de conduzir neste ritmo ponderado.

A bordo do TCR, a experiência é a de um verdadeiro carro de competição. A ausência de qualquer revestimento e de qualquer preocupação com o conforto, ao contrário dos modelos de estrada, faz com que se ouçam todos os ruídos da caixa sequencial de seis velocidades, do motor turbo de quatro cilindros, da sujidade na pista, dos travões com enormes discos ventilados e de todas as outras coisas que normalmente são filtradas, mas que são tão boas de ouvir quando estamos em pista, quando não queremos saber do rádio, nem do ar condicionado e queremos apenas preocupar-nos com a condução. Claro que o principal motivo da ausência destes e de outros componentes tem essencialmente a ver com o facto de acrescentarem peso ao carro, e se tivéssemos de passar por esta experiência todos os dias no caminho de casa para o trabalho, na via pública, com trânsito e radares de velocidade, não íamos gostar. Mas aqui, em pista, tudo faz sentido e as duas voltas ao traçado do Estoril (a de saída das *boxes* e a de entrada) parecem passar em apenas alguns segundos e é suficiente para nos melhorar o dia e deixar-nos a sorrir.

Já nas *boxes*, Gíão fala-nos um pouco sobre este Golf GTI TCR, que tem um custo a rondar os 110 mil euros e que por isso permitiu a entrada de diversas equipas no campeonato de velocidade. Por vezes, os modelos mais simples acabam por se tornar mais divertidos, mais fáceis de utilizar e até mais competitivos. A responsabilidade mantém-se, mas as dores de cabeça, achamos nós, são mais reduzidas. Segundo Manuel Gíão, em boas condições, com pneus *slick* montados e com a pista seca, o tempo por volta no Estoril ronda 1:49 minutos, muito menos do que acabámos de fazer... E agora começou a chover mais.

Gíão vai continuar a sair para a pista com alguns convidados e nós vamos aproveitar para dar uma volta com os outros dois Golf em pista. São as mesmas versões que já recebemos para testar na *TopGear*, mas não tivemos oportunidade de as utilizar em pista. Aliás, tendo em conta que se trata de um modelo elétrico e de um híbrido, a verdade é que o contexto de pista nem sequer nos passou pela cabeça. Mas vamos experimentar, mesmo a chover, apenas pela experiência. O e-Golf ainda está a carregar. Vamos usar o GTE.

A versão GTE do Golf tenta criar uma imagem mais desportiva na sua opção híbrida. Ou seja, utiliza alguns dos detalhes do GTI, como a fita horizontal das óticas dianteiras ou mesmo o padrão de xadrez dos assentos, mas troca o tom vermelho pelo azul. O formato em “C” das luzes de condução diurna em LED também está presente, tal como acontece no e-Golf, mas há jantes de maiores

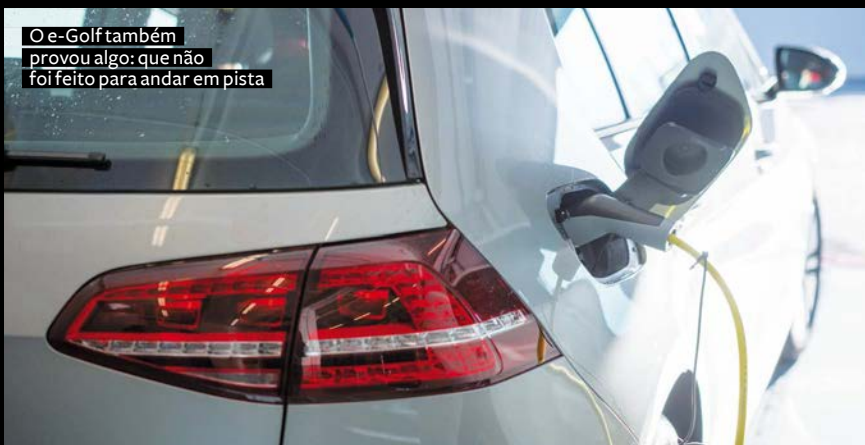
A instrumentação é um pouco diferente da utilizada no Golf GTE



O sistema elétrico do Golf GTE pode ser carregado atrás do logo da Volkswagen



O e-Golf também provou algo: que não foi feito para andar em pista





Manuel Gião já conhece bem o Golf TCR e a volta ao Estoril é rápida e precisa



O Golf TCR precisa de alguns "mimos" e de uma constante verificação de diversos elementos



Ao lado de Gião no Golf TCR, os pontos de travagem e as curvas ganham outro sentido

dimensões e para-choques um pouco mais desportivos. Lá na frente, o motor 1.4 TSI conta com a ajuda de um segundo motor elétrico instalado junto da caixa de velocidades, e quando os dois se encontram em funcionamento a potência máxima do sistema híbrido consegue chegar aos 204 cavalos. As prestações declaradas traduzem-se em 7,6 segundos na aceleração dos 0 aos 100 km/h e uma velocidade máxima de 222 km/h, mas como assim que fechámos a porta a chuva começou a cair com mais força, vamos apenas dar uma volta pela experiência de condução em pista.

Entramos na pista ainda antes de Manuel Gião levar mais um convidado para dar uma volta e rapidamente percebemos que este GTE com ajudas elétricas não desilude em pista. Claro que não é um GTI, muito menos o R ou até o TCR, mas não é por isso que deixa de ser divertido de utilizar. A boa capacidade de travagem e acelerações interessantes graças ao binário do sistema elétrico acabam por nos deixar a pensar como se portaria em piso seco.

Entretanto, vejo no retrovisor as luzes do TCR antes de entrar na curva VIP, pelo que me chego imediatamente para o lado no início da reta interior. Por piada, acelero atrás de Manuel Gião e vejo quanto tempo o consigo seguir, mas nos “esses”, o TCR não dá hipótese e os pneus do GTE não estão a lidar bem com o piso mais molhado. Dou a segunda volta com

o modo Charge ativo, para tentar carregar um pouco a bateria do sistema elétrico, para que a próxima pessoa a testar o GTE não dependa apenas da gasolina para esta experiência. Entro nas boxes para trocar o GTE pelo e-Golf, mas como este está ligado a uma tomada elétrica convencional, ainda tem apenas meia dúzia de quilómetros de autonomia. É tempo de voltar a apreciar um pouco as linhas do Golf GTI TCR e de conversar um pouco com Manuel Gião sempre que isso seja possível. “Os carros elétricos são o futuro”, revela Manuel, seguindo a ideia do teste ao GTE, mas até achámos que ele o disse com um ar meio triste. É certo que este tipo de soluções continuam a avançar a uma velocidade incrível e há bem pouco tempo era impensável divertirmo-nos um pouco em pista como acabámos de fazer, em menos de duas voltas, com o Golf GTE. O consumo de energia elétrica com este tipo de utilização requer carregamentos mais rápidos para que o carro não tenha de ficar horas ligado a uma tomada, mas a verdade é que a eletricidade já conta com utilizações incríveis em competição e já se encontra numa fase em que não é algo que vá retroceder, seja em provas de resistência ou mesmo na Fórmula 1. Mas depois, ouvimos o motor do TCR a ligar e voltamos a ficar tristes. Um dia, isto vai desaparecer.

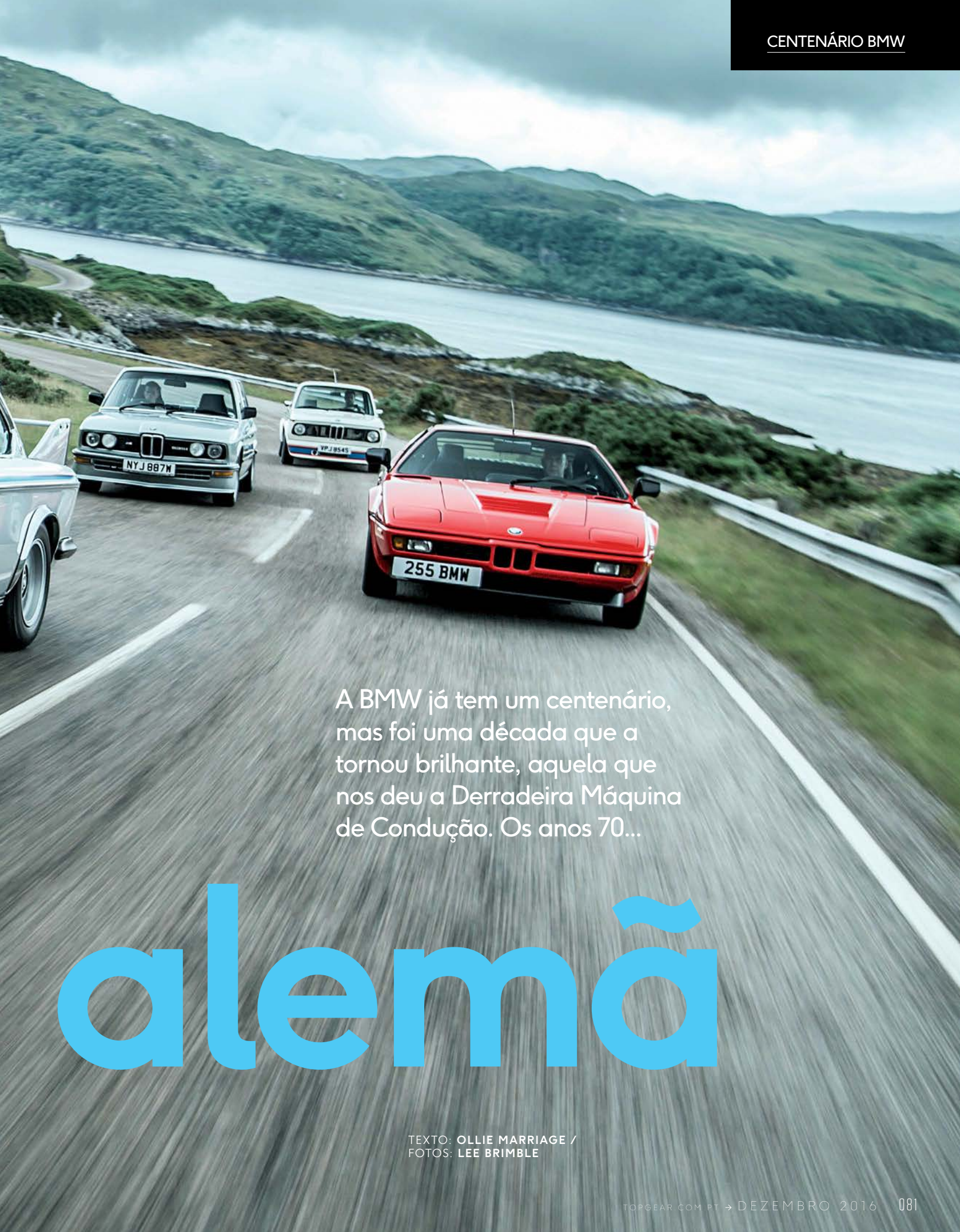
O Volkswagen e-Golf continua a carregar... **176**

“CAPACIDADE DE DEVORAR CURVAS E TRAVAR MAIS TARDE”





História

A photograph of three BMW cars driving on a winding coastal road. In the foreground, a red BMW 2-door car with license plate '255 BMW' is driving towards the viewer. Behind it, a silver BMW 3-door car with license plate 'NY J 887W' is driving. Further back, a white BMW 3-door car with license plate 'VP J 854S' is visible. The road is bordered by a metal guardrail on the right and overlooks a body of water with green hills in the background under a cloudy sky.

A BMW já tem um centenário,
mas foi uma década que a
tornou brilhante, aquela que
nos deu a Derradeira Máquina
de Condução. Os anos 70...

alemã

TEXTO: OLLIE MARRIAGE /
FOTOS: LEE BRIMBLE

N

ão pode confiar nos seus olhos. Não numa noite escura no canto mais distante da Escócia quando os seus faróis emitem dois feixes amarelados de luz fraca. Vejo uma fantasmagórica árvore morta contra a memória de um céu púrpureo, e só tenho tempo para pensar “tenho a certeza que aquilo não estava ali há umas horas”... E depois a estrutura ramosa vira-se e afasta-se, a trote, na direção da charneca.

Não costumo passar tanto tempo a explorar uma analogia, mas aquele foi um momento especial. Já tinha tido um quando percebi que o 3.º CSL que guiava até Lochinver era harmonioso, requintado e incrivelmente autoritário, muito adequado ao tom e ao fluxo destas estradas, a esta paisagem. E depois o veado apareceu e as estrelas alinharam-se: carro, animal e paisagem imbuídos do mesmo esplendor dignificado.

Pensa que o Batmobile é um carro cru e raivoso, certo? Não é. O conceito de um desportivo era diferente em 1972. A BMW era diferente em 1972. Estamos a comemorar o centésimo aniversário, mas se fosse um aniversário automóvel e não empresarial, o centenário só seria daqui a 16 anos. A BMW começou por fazer motores de avião, depois motas e só depois transformou carros da Austin. Ainda numa fase inicial, teve de abandonar a produção automóvel para ajudar a Alemanha no esforço de guerra e, no pós-guerra, só lhe foi permitido produzir tachos e frigideiras. Em 1959, esteve para ser vendida à Daimler-Benz.

No entanto, 13 anos depois estavam a criar carros como este. E logo depois o 2002 Turbo, o M1 e o M535i. Que reviravolta! O que aconteceu entretanto?

Foi no ano de 1959 que tudo aconteceu. A BMW andava a vender carros grandes e caros quando o mundo pós-guerra queria carros pequenos e baratos. Nesse ano, a marca instigou o projeto *Neue Klasse* e, com o BMW 1500, deu ao mundo a primeira berlina desportiva compacta – o carro foi lançado em 1962. No ano seguinte, a BMW pagou dividendos aos acionistas pela primeira vez em 20 anos. Os carros bons tornaram a empresa saudável, mas foi a década seguinte que viu nascer as lendas.

A BMW nos anos 70. A Derradeira Máquina de Condução (lema de 1975). Uau! Estes quatro carros foram responsáveis pela direção de todos os modelos da marca até... aos dias que correm. O que é o M2 senão o substituto direto do 2002 Turbo de 1973? O Batmobile é tão icónico que a BMW criou-o com o *concept* mais interessante de 2015, o CSL Hommage R. E o M535i de 1979 foi o primeiro carro M, tão influente que ainda conseguimos descobrir a sua herança no atual M5.

Então e o M1? Foi concebido ao estilo de um carro de competição, em conjunto com a Lamborghini para cumprir os regulamentos do Grupo 4. Mas quando a Lamborghini cancelou o projeto, os custos subiram e os regulamentos mudaram, deixando o M1 pendurado e a BMW pouco convencida de que precisava de um supercarro. Só produziram 430 unidades do M1.

Este está segurado por 670 mil euros. E acho que é simplesmente o carro de estrada mais incrível que já conduzi. Passo a explicar. Não se comporta como um carro de competição nem como um supercarro de motor central dos anos 70. A suspensão é surpreendentemente competente, o carro e o seu centro de gravidade são baixos, pelo que o chão passa pertíssimo do seus pés, num habitáculo sem um pinga de presunção ou luxo, mas repleto de mostradores, ângulos e um chassis perfeitamente escondido atrás de tapetes finíssimos.

Não persegue a velocidade, ao invés deixa-a ir ter consigo, com o motor de seis cilindros em linha com 3,5 litros de capacidade a cantar melhor entre as 3.500 e as 5.500 rpm. Uma boa dose de rotações, o som rico nos ouvidos, a vista através do para-brisas achatado é uma das melhores que qualquer estrada deste planeta tem para oferecer. À nossa frente vai o CSL, com a sua incrível asa traseira, que acelera, afunda a traseira e é cuspidor para a frente.

A embraiagem do M1 é pesada, a caixa de velocidades requer uma mão precisa, os travões um pé firme e a direção um punho forte, mas pelo menos todos os comandos são equilibrados, e o M1 transmite sempre o que está a fazer ao condutor com total clareza. No centro da experiência estão as sensações, e dou por mim e fazer ponta-tacão constantemente, a conduzir com a janela aberta para ouvir o burburhar da admissão, a mistura do combustível vindo dos dois depósitos e tento estar o mais recetivo possível à experiência e absorver, absorver...

É falador: aberto, amistoso e fiável de uma forma que nunca pensei ser possível num supercarro dos anos 70. Percebo que a asa do Batmobile está a fletir consideravelmente quando o carro ressaltava, enquanto o M1 parece pairar. Segundo sei, a asa do CSL não era tecnicamente legal, pelo que era entregue ao cliente guardada na bagageira, e seria responsabilidade deste montá-la ou não. Claro que todos a montaram!

O CSL é um carro incrivelmente atmosférico. Conduzo-o como um descapotável, com as quatro janelas (sem pilares) abertas para tirar total proveito do ambiente. Coloco o cotovelo sobre a porta, engreno a terceira velocidade e acelero. Enquanto plataforma para desfrutar da Escócia, é imbatível – o cenário do interior é tão majestoso quanto o que encontro lá fora.

“Estes quatro foram responsáveis pela direção de todos os modelos da marca”

A luz banha o habitáculo graças aos pilares finos, reluzindo nos cromados, a vista para a frente inclui barbatanas e para trás – sobre o topo das *baquets* Scheel – vemos a asa traseira. Magnífico!

O CSL saltita e flutua, passa ao lado de lagos e pertíssimo de paredes de granito, com calma mas, ao mesmo tempo, a um ritmo assinalável. O regime máximo do motor de seis cilindros em linha encontra-se às 6.400 rpm, mas começa a soar ansioso a partir das 4.000 rpm, ao passo que o volante é melhor domado com a ponta dos dedos. Mais lá à frente, as rodas dianteiras são pesadas e a comunicação fraca, e quando acelera a sério o carro entra em subviragem – as rodas dianteiras sugerem que fizeram o melhor que podiam e começam a desviar-se da trajetória. Não é alarmante, mas tudo combinado deixa o condutor de pé atrás.

Afundado nos bancos do carro, é esplendidamente decadente conduzir o CSL, um dos carros mais fixos de sempre do mundo automóvel. Lembra-se de outro carro que tenha frisos cromados das cavas das rodas assim tão incríveis?



Gotas preparam-se
para descer a escadaria
do BMW M1



Este dono decidiu
não deixar o spoiler
na bagageira...







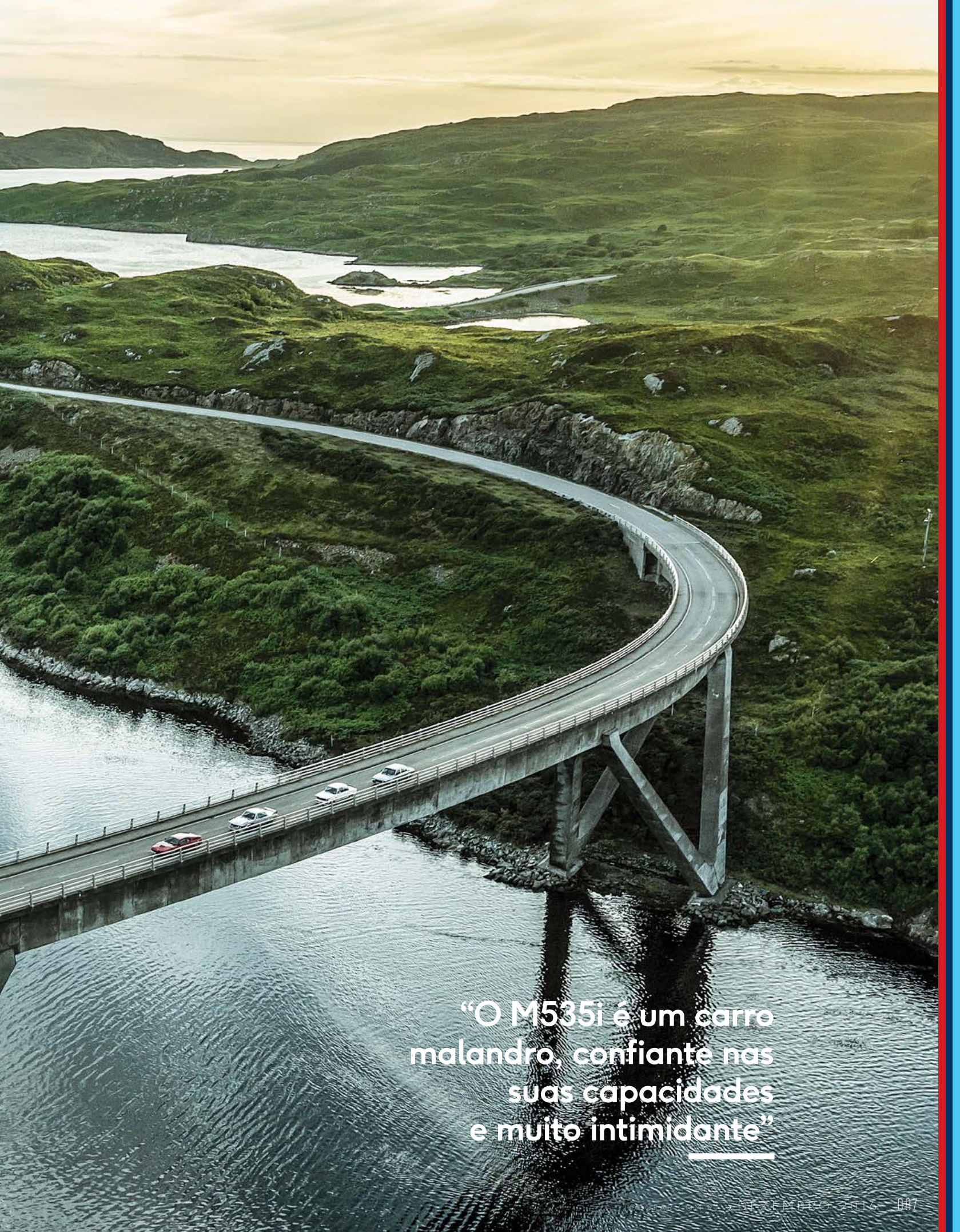
Eis o melhor quarteto
dos anos 70 desde...
os Abba

O M535i é um pouco mais assertivo, mas menos excitante de conduzir. Isso deve-se em grande parte ao habitáculo cosmeticamente pouco conseguido, que não emociona o condutor e faz este M535i parecer o parente pobre deste conjunto. Não é tão especial quanto os outros, mas é, por outro lado, mais honesto e parece ter vivido mais sem parecer mais antigo.

O M535i é um carro malandro, confiante nas suas capacidades e muito intimidante graças ao defletor dianteiro e ao *spoiler* de borracha, elementos que nada fazem para esconder as arestas óbvias desta geração do Série 5. É uma berlina esbelta. E muito rápida também. Não esperávamos encontrar uma caixa de velocidades com a primeira relação onde devia estar a segunda, mas isso só demonstra o pedigree de competição do carro. O curso da alavanca da caixa é longo, o que distancia as

ondas de ruído e potência criadas pelo motor de seis cilindros em linha com 3,5 litros de capacidade. Os seus 218 cv são suficientes para exercitar devidamente o chassis, revelando um carro que dá muito bem conta do recado em termos dinâmicos. É menos ponderado que o CSL, e parece-se com um atleta reformado – a mente continua forte, mas a carne já é fraca.

A percorrer a A894 perto de Scourie, com o motor a rodar preguiçosamente, o M original é delicioso e surpreendentemente equilibrado. Há uma secção em especial, quando começa a descer em direção a um grupo de árvores, com lagos em cada lado da estrada, e depois volta a subir e apresenta curvas rápidas à esquerda e à direita, que o M535i cumpre de forma magnífica. O carro não fica assoberbado – mostra-se, ao invés, capaz, relaxado e falador. Uma excelente companhia.



“O M535i é um carro
malandro, confiante nas
suas capacidades
e muito intimidante”

Os carros eram mais acessíveis nessa altura, ligados e calmos. E depois entro no 2002 Turbo. É o Terrier do grupo. É pequeno, ansioso e incrivelmente divertido. Os motores de seis cilindros em linha que encontramos nos outros carros são suaves e as caixas são longas, o que torna a sua utilização mais abrangente. O 2002 avança numa série de explosões sonoras e enérgicas. É absolutamente hilariante. Quando acelera, o pequeno motor de quatro cilindros dá tudo o que tem mas pouco avança, só que então começa a assobiar, um ponteiro no tablier dispara e – ena pá – parece que o carro leva um coice!

A traseira afunda e o 2002 dispara em direção a paisagens antigas que parecem recuar como se ficassem alarmadas pela energia contida neste pequeno veículo barulhento. A bordo, o volante treme nas mãos, o chassis vibra de emoção – é pequeno, leve, direto e muito, muito gratificante. Quer sempre agradar, fica feliz por estar ao serviço do condutor. Avança e dispara sem se retrair.

Não é o carro ideal para estas estradas largas e pouco sinuosas – há demasiado espaço para um chassis tão alerta, sempre à procura da próxima mudança de direção. Só que há algo que roça a perfeição neste carro. Atrai o condutor, exige a sua atenção e obriga-o a conduzir realmente.

E conduzir até aqui não é especialmente difícil.

Portanto, eu e o 2002 tentámos encontrar e explorar estradas com menos espaço. É um companheiro excelente para ritmos mais elevados, o único que não revela minimamente a idade que tem.

Estes quatro BMW têm uma história para contar, uma aresta marcada no seu caráter. Não penso que se trate apenas de idade e oxidação – os BMW modernos (aliás, todos os carros modernos) são mais homogêneos e possuem menos caráter. Claro que os velhotes são mais lentos, mas a extração da velocidade em si é mais excitante. Aliás, é excitante conduzi-los apenas e viver a experiência.

O veado foi apenas o primeiro de muitos atraídos pelas luzes e pelo calor da estrada. Silenciosamente maravilhados por aqueles animais imponentes, voltamos a Lochinver e estacionamos. Os carros silenciam-se; o bar do hotel ainda



está aberto. Peço uma cerveja e vou lá para fora. A água bate gentilmente no paredão. Passeio por entre os carros. A luz laranja horrível da iluminação exterior não consegue diminuir a sua estatura visual. Quero conduzir outra vez o M1 e detesto que os nossos dois dias estejam a terminar, mas rezo para que esta não seja a última vez...

Quero transportar o CSL até à Riviera, o 2002 até à passagem de Grossglockner e quero apenas conduzir de forma bem sonora o M535i. São os melhores BMW de sempre. Possivelmente, embora pense que cada década teve a sua quota-parte de carros fantásticos. Só que a influência destes quatro, o seu papel da criação da lenda, permite à BMW, caso perca o rumo, usá-los como moldes do que deve fazer. **TG**

BMW 2002 TURBO

Valor atual: € 90.000
Motor: 1.990 cc, 4 cil. turbo, 170 cv, 240 Nm
Transmissão: manual, 4 vel., tração traseira
Performance: 0-100 km/h em 7,2 s, 209 km/h
Peso: 1.080 kg
Produção: Munique, Alemanha
Unidades prod.: 1.672



BMW M535i

Valor atual: € 23.000
Motor: 3.453 cc, 6 cil. em linha, 218 cv, 310 Nm
Transmissão: manual, 5 vel., tração traseira
Performance: 0-100 km/h em 7,5 s, 224 km/h
Peso: 1.430 kg
Produção: Dingolfing, Alemanha
Unidades prod.: 1.410



BMW M1

Valor atual: € 550.000
Motor: 3.453 cc, 6 cil. em linha, 277 cv, 330 Nm
Transmissão: manual, 5 vel., tração traseira
Performance: 0-100 km/h em 5,6 s, 264 km/h
Peso: 1.300 kg
Produção: Turim, depois Estugarda e Munique
Unidades prod.: 453



BMW 3.0 CSL

Valor atual: € 140.000
Motor: 3.153 cc, 6 cil. linha, 206 cv, 286 Nm
Transmissão: manual, 4 vel., tração traseira
Performance: 0-100 km/h em 6,8 s, 220 km/h
Peso: 1.270 kg
Produção: Rheine, Alemanha
Unidades prod.: 1.039





Veja o ponteiro
subir a agarre-se bem.
O turbo vem aí!

“Claro que são mais lentos
que os carros modernos,
mas extrair a velocidade
é mais excitante”

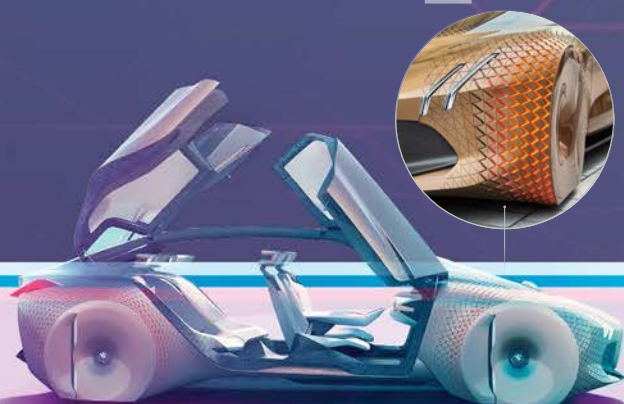


Ah, a incrível década de 70!
Se não contarmos com as greves.
As crises energéticas. E as calças!

Avanço rápido

TEXTO: JACK RIX

Os anos 70 foram bons, mas a BMW tem de se preocupar com os próximos 100 anos. E parece que tem muitas ideias...



BMW Vision Next 100

Este concept extremamente futurista representa o molde para o seu Série 3 ou 5 daqui a 30 anos. É castanho e um pouco escamoso, tal como o seu dono envelhecido, e as rodas estão revestidas com uma grade elástica impressa em 3D que reduz o atrito em 30 por cento. É um veículo elétrico sem botões nem ecrãs (tem um para-brisas de realidade aumentada) que conduz por si.



Mini Vision Next 100

Num futuro próximo, a ideia de ter um carro será ridícula, diz a Mini. Ao invés, basta uma pessoa aproximar-se de um veículo coletivo como este, o sistema de reconhecimento facial deteta-o, abre as portas e carrega as suas preferências – modo de condução, navegação, música horrível dos anos 80, tudo isso. Pode conduzi-lo ou relaxar e deixar o carro tratar disso.



Compartimento para a bagagem integrado. Ideal caso os miúdos também venham



Tecnologia de estabilização automática dispensa capacete. Óculos palermas e cabelo incrível obrigatórios



Acabamentos em latão inspirados em autocarros. Cheiro a vômito e a kebab opcional



Rolls-Royce Vision Next 100

Não receiem, bilionários do futuro, vai ser ainda mais fácil evitar os pobres daqui a três décadas. Com jantes de 28", o seu iate terrestre dá os impressos do Centro de Emprego ao seu motorista porque só pode levar dois ocupantes. É o computador, então, que conduz, através da Eleanor – uma senhora digital que vive no tablier. À chegada, a capota abre. Subtil.



BMW Motorrad Vision Next 100

As motos têm tendência para se meter em acidentes, mas não no futuro. A tecnologia de autoestabilização com giroscópio mantém a moto direita e em pé. Melhor, quando acelera a fundo a moto fica mais esguia, e não precisa, segundo a BMW, de capacete. Os óculos estilo Google Glass exibem informação relevante, e o fato vibra quando tem de virar. Incrível!



MUNDO *POLESTAR*



As versões Polestar passam a ser o topo da hierarquia desportiva de toda a gama Volvo

TEXTO: ANDRÉ MENDES / FOTOS: MANUEL PORTUGAL



Jantes de 20 polegadas,
travões Brembo,
uma suspensão
melhorada e um motor
turbo de 367 cavalos

O TOM AZUL IDENTIFICA A POLESTAR...

A história da Polestar teve início em meados da década de 90, na altura em que Jan “Flash” Nilsson, piloto de automóveis sueco, criou a Flash Engineering com o objetivo de gerir a sua participação, e da equipa oficial da Volvo, no campeonato sueco de automóveis de turismo, o STCC. Ao volante de um Volvo 850 Super Touring, Jan Nilsson conquistou o título no primeiro ano e assegurou um segundo lugar no ano seguinte. Mais tarde, a equipa foi crescendo, e em 2001 Christian Dahl entra na Flash Engineering como mecânico-chefe, sendo que passados três anos, com a saída de Nilsson, Dahl passa a ocupar o cargo de CEO.

Em 2005, a empresa mudou o nome para Polestar, numa junção de ideias que combina a estrela polar com o polo norte, e que criou diversas soluções originais para a competição como um carro movido a bioetanol. O desempenho da equipa fez com que se tivessem batido diversos recordes com o seu Volvo C30, o que levou muitas pessoas a perguntarem: “porque é que a Polestar não começava a colaborar com a Volvo nos seus modelos de estrada?”. E foi justamente isso que aconteceu, primeiro com um *concept* do C30, depois com um S60 equipado com um motor turbo com mais de 500 cavalos de potência.

O primeiro Volvo Polestar de produção chegou apenas em 2013, um S60 que teve uma produção limitada a apenas cem unidades e foi comercializado em exclusivo no mercado australiano. Os sucessos na competição continuaram e a produção em série de modelos de estrada também, agora com o S60 e a V60.

Em 2015, a Polestar é comprada pela Volvo e mantém-se as soluções de otimização de prestações, a comercialização de componentes específicos para alguns modelos da marca e a criação de versões desportivas de modelos já existentes como é o caso destes dois que vê nas imagens. Tanto o S60 como a V60 Polestar partilham a mesma mecânica e até a decoração. Com a carroçaria pintada no Rebel Blue característico da marca (uma opção de 271 euros) e equipados com um kit aerodinâmico, jantes de 20 polegadas também assinadas pela Polestar e um habitáculo personalizado, as novas versões desportivas destas gamas têm ainda muito mais para oferecer. Ambas estão equipadas com um sistema de tração integral permanente, um sistema de travagem melhorado e a nova motorização Drive-E de quatro cilindros, com turbo e compressor, com uma potência máxima de 367 cavalos. São cerca de 70 modificações

Estão presentes
inúmeros sistemas de
segurança. É um Volvo...



Nas versões Polestar, a carroçaria não é muito fã de adornar, mesmo nas curvas mais acentuadas



O sistema de som da Harman/Kardon faz parte do equipamento de série



Em cada recanto destas versões há um logo ou uma assinatura Polestar



O comando da caixa Geartronic de oito velocidades é exclusivo





A única diferença no habitáculo dos dois modelos está lá atrás

Mais espaço na bagageira e as (sempre úteis) soluções de arrumação



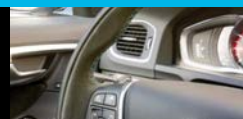
O radar dianteiro de proximidade não é lá muito estético



A saída de escape dupla é ainda mais imponente quando a vemos ao vivo



Inúmeras costuras em azul marcam presença no interior dos Polestar



VOLVO S60/V60 POLESTAR

Preço: € 79.996 (S60);

€ 81.950 (V60)

Motor: 1.969 cc,

4 cil. em linha,

367 cv às 6.000 rpm,

470 Nm às 3.100 rpm

Performance:

4,7 segundos

dos 0-100 km/h

(4,8 na V60),

250 km/h vel. máx.

Transmissão: tração

integral permanente,

caixa automática

Geartronic de 8 vel.

Peso: 1.751 kg/1.796 kg





Na V60, o spoiler traseiro passa para o topo do portão da bagageira



Nas estradas mais sinuosas, os 367 cavalos adoram dar que fazer ao sistema de tração integral

e melhorias face ao modelo do qual derivam e que deixam estes dois modelos a representar na perfeição o lado mais louco dos automóveis desportivos nórdicos, com motores potentes e uma atitude em que não é o melhor de vários mundos que interessa, mas apenas o prazer de condução puro e duro.

Estacionados lado-a-lado, parecem ser apenas versões com um visual mais elaborado do que as restantes, mas assim que perdemos mais uns segundos com o S60 ou a V60 descobrimos que não é bem assim. Primeiro, porque as alterações na suspensão deixaram a carroçaria um pouco mais baixa e depois porque assim que ligamos o motor, o ronco que sai dos escapes está longe das notas mais tranquilas e silenciosas de todas as outras versões.

E depois, assim que entramos em estrada, tudo se torna ainda mais evidente. A suspensão tem a assinatura da Öhlins e é 80 por cento mais firme que versão T6 R-Design. A barra antiaproximação foi reforçada com fibra de carbono e há diversos outros componentes que também foram melhorados em termos de rigidez. A direção é ainda mais precisa e faz o que pode para direcionar o S60 (e a V60) da melhor forma, sendo possível brincar com o sistema de tração integral e alimentá-lo com os 367 cavalos de potência que o bloco de dois litros, sobrealimentado, disponibiliza. O binário máximo ronda os 470 Nm a partir das 3.100 rpm, sendo que o regime do motor pode chegar às 7.000 rpm. Nas prestações, a aceleração dos 0 aos 100 km/h fica cumprida em 4,7 segundos, com a V60 a precisar apenas de mais uma décima para a mesma medição. A velocidade máxima está limitada eletronicamente aos 250 km/h em ambos os modelos, mas as médias de consumo não têm qualquer limite, o que pode causar alguns sustos sempre que queremos abusar dos préstimos de um chassis e de uma suspensão bem afinados e preparados por quem está habituado a divertir-se com modelos de competição.

No tema dos preços, o valor base para o Volvo S60 ronda os 80 mil euros, sendo necessário somar 271 euros se desejar que a carroçaria seja pintada no azul da Polestar. Se o formato da carrinha for mais apelativo, o valor base deste modelo aumenta cerca de dois mil euros, mas o espaço na bagageira é um pouco mais amplo. O visual arrojado e a dinâmica é que não sofrem qualquer tipo de alteração. **TF**





AULA PRÁTICA

Para muitos, um novo pneu é apenas mais um pneu, mas na prática é muito mais do que isso, tal como pudemos testar em Montebianco

TEXTO: ANDRÉ MENDES / FOTOS OFICIAIS

PÁGINA 1: PRECISÃO



CONTINENTAL PREMIUMCONTACT 6

UM PASSO IMPORTANTE

A Continental levou-nos até ao sul de Espanha com o objetivo de nos apresentar o novo elemento da família. Trata-se do novo PremiumContact 6, mas conta com um avanço significativo face aos restantes elementos desta gama. Aliás, este novo pneu conseguiu um desempenho tão elevado que a Continental achou que poderia substituir não só o seu antecessor, o PremiumContact 5, como também o SportContact 5 de características bem mais desportivas.

Para o comprovar, a Continental levou-nos até ao Circuito de Monteblanco, onde tinha preparado diversos testes dinâmicos e outras tantas palestras com os engenheiros da marca para nos demonstrar porque é que o PremiumContact 6 é tão importante. O primeiro teste da agenda é realizado em pista ao volante de três conjuntos de quatro

BMW 640d Gran Coupé xDrive, cada um deles equipado com o novo pneu e com os dois modelos que este pretende substituir. O objetivo é mostrar-nos de uma forma simples, as diferenças práticas entre os três, sempre com um instrutor a informar-nos do que devemos fazer e na altura em que o devemos fazer.

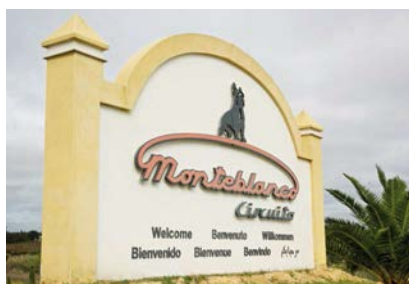
TESTES DINÂMICOS

Uma vez em pista, começamos por seguir o instrutor e ouvir com atenção o que temos de fazer. O primeiro teste é um slalom entre pinos, com um ponto de entrada a ter de ser feito sempre à mesma velocidade. Depois, segue-se uma curva, também um ponto de entrada determinado, onde temos de apontar o volante na trajetória certa, sempre à mesma velocidade e da mesma forma. O terceiro teste é feito na reta da meta e usa um ponto de entrada e três possíveis pontos de saída, sendo que para este teste foi instalada uma escala por cima do volante, para nos mostrar o ângulo preciso para onde temos de apontar o volante, na altura da entrada, primeiro para um lado da pista e depois para o outro.

Segue-se uma mudança mais brusca de direção, tipo teste do alce, para percebermos melhor a aderência no eixo traseiro e finalizamos com um teste de mudança de direção mais ligeiro, mas a uma velocidade bem mais elevada para que se possam sentir as diferenças entre os três modelos. E depois, resta repetir tudo mais duas vezes para tirar conclusões.

CONCLUSÕES

Depois de efetuados estes testes, são incríveis as diferenças que podemos notar apenas por circular com modelos de pneus diferentes. Em termos de precisão, que é o que queremos apurar neste exercício, as diferenças entre a opção mais desportiva SportContact 5 e o novo PremiumContact 6 são praticamente inexistentes, o que nos mostra que o novo modelo consegue ser tão preciso como um pneu desportivo. Mas face ao anterior PremiumContact 5, as reações do BMW 640d são completamente diferentes. Com o pneu mais antigo são necessárias mais correções com a direção em curva e o tempo de reação nas mudanças rápidas de direção é mais elevado.





PASTA 2: NÍVEL DE RUÍDO

Os instrumentos de medições podem ser muito complexos

OS
SONS DO
SILÊNCIO

O teste de precisão foi feito
ao volante de um BMW 640d
GranCoupé xDrive



Os Mercedes Classe E
foram usados para testar
as diferenças de ruído

TESTE EM ESTRADAS PÚBLICAS

O SILÊNCIO IMPORTA

O segundo teste do dia fez-nos trocar o BMW 640d pelo novo Mercedes-Benz Classe E e a pista pelas estradas públicas em torno do circuito. Mas não umas estradas quaisquer. O pequeno trajeto procurava justamente combinar zonas de asfalto liso, mas também lombas, buracos, mudanças bruscas de piso, tampas mais salientes e outras tantas coisas que um pneu pode encontrar ao longo da sua vida útil. O objetivo: desligar o rádio do carro, manter a ventilação na primeira posição, evitar conversas ou trocas de opiniões a bordo e tudo aquilo que nos possa distrair a atenção em ouvir todo e qualquer ruído que possa ser emitido pelos novos Continental PremiumContact 6 ou pelos seus antecessores. A velocidade a que devíamos circular está longe de ser elevada e procura mesmo aquela frequência em que o carro praticamente não emite ruídos indesejáveis de rolamento e se deixa apenas deslizar tranquilamente atrás do carro do instrutor. Depois desta volta, regressámos ao circuito para trocar de Classe E, mas com um conjunto diferente de pneus do modelo que conduzimos inicialmente.

CONCLUSÕES

O resultado prático deste teste não foi tão evidente como o primeiro, uma vez que num mundo muito menos controlado do que em pista, os imponderáveis são em maior número e mesmo entre os dois testes já podem existir zonas em que a sujidade do piso, a temperatura e diversos outros elementos já possam estar diferentes. Ainda assim, é possível identificar o modelo novo e o antigo apenas através



do ruído que emitem, principalmente em curvas com um ângulo pouco acentuado mas constante, em que o modelo antigo revela ser ligeiramente mais ruidoso. Ficaram a faltar apenas uns quilómetros em autoestrada, mesmo com a desvantagem dos ruídos aerodinâmicos.

NOTAS DO TESTE

Neste teste, no entanto, há algo que é necessário referir. No Mercedes equipado com o modelo novo, a medida dos pneus era de 245/45 com jantes de 18 polegadas, enquanto o modelo antigo foi disponibilizado na medida de 225/55 com jantes de 17 polegadas. Para ser mais linear, o ideal seria que ambos os modelos tivessem a mesma medida...

ALÉM DO ASFALTO

VERTENTE EXPLORADORA

A crescente procura por SUV fez com que existam cada vez mais modelos novos a chegar ao mercado e, por consequência, cada vez mais modelos de pneus adaptados a uma categoria mais específica. No mesmo evento da Continental, a marca alemã aproveitou para nos mostrar os seus novos CrossContact ATR destinados a uma gama de SUV de maior porte e de prestações um pouco mais elevadas do que o habitual, que vai ter disponível com diversas medidas entre as 15 e as 20 polegadas. A sua proporção de utilização ideal ronda os 70:30 com a maior percentagem a ficar do lado do asfalto. Ainda assim, não fica esquecida uma vertente mais exploradora, que ganha assim “autorização” para percorrer novos trilhos de areia ou terra ou explorar caminhos que nunca tinha pensado escolher para o seu SUV de prestações mais desportivas.

ATENÇÃO AOS DETALHES

O novo Continental CrossContact ATR conta com um visual mais agressivo, até na lateral do pneu, que não serve apenas para melhor promover a imagem da marca, como também



consegue conferir um visual mais dinâmico ao modelo em que os novos pneus estão instalados e também uma ajuda acrescida em termos de tração caso seja necessário. Depois, no piso há diversos elementos importantes, como o desenho pensado para manter o maior nível de ruído contido na zona central, os sulcos mais pequenos destinados à condução em chuva ou neve e as ranhuras dentro dos sulcos principais que têm a missão de aumentar a tração em zonas mais complicadas em termos de aderência como a lama ou mesmo a neve.

OS PUROS E DUROS

Se os 30 por cento de utilização fora de estrada não forem suficientes, a Continental tem outra marca no seu grupo com opções mais adaptadas a trilhos mais exigente. A General Tire tem opções bem mais cardadas e com um piso bem mais agressivo capaz de “sobreviver” a desafios mais exigentes.

QUASE
FORA DE
ESTRADA

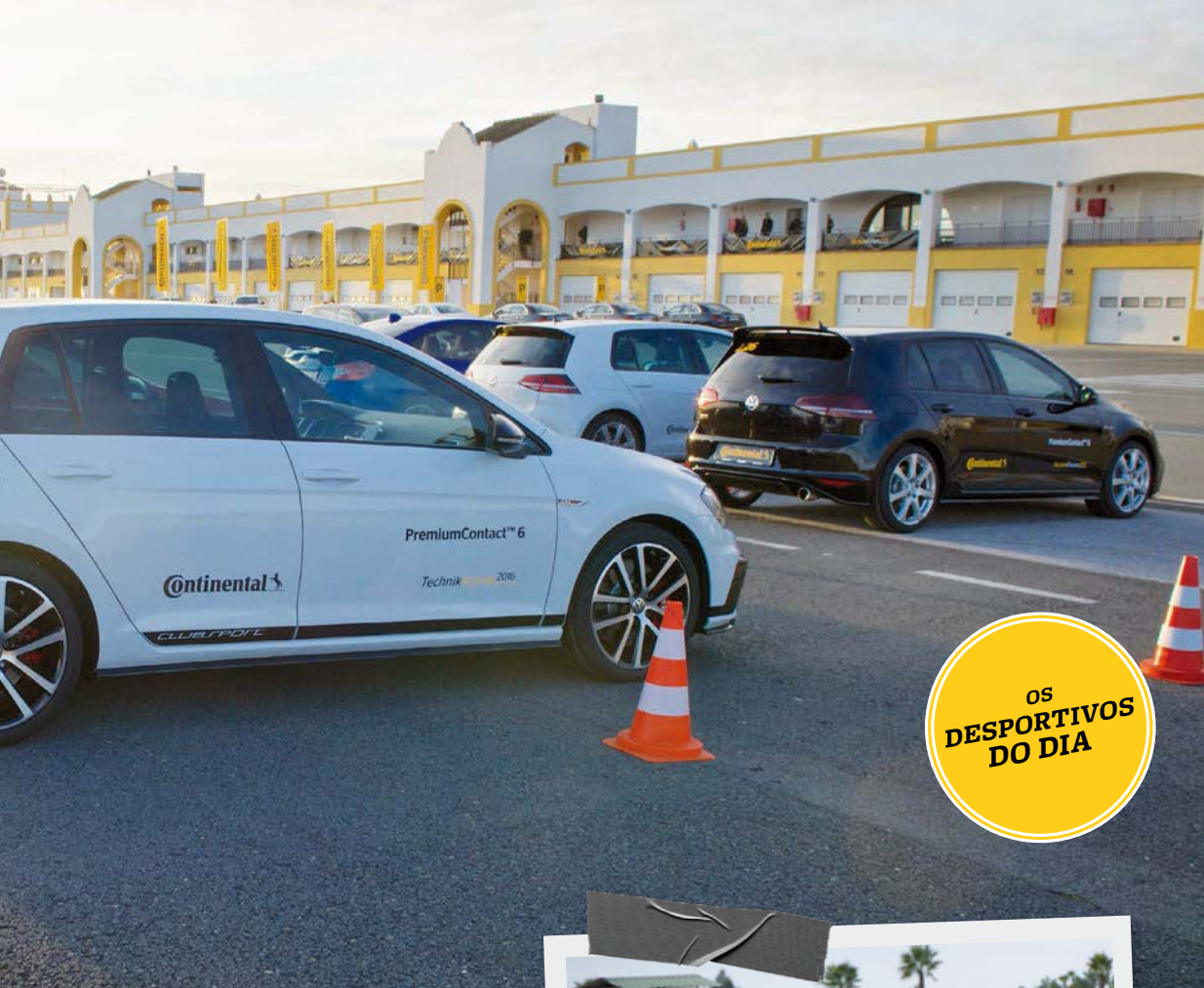


Os novos
CrossContact estão
destinados aos SUV
de maior porte



PASTA 3: OS DESPORTIVOS





O LADO REBELDE DO EVENTO

DESPORTIVOS EXIGENTES

Dizer que o pneu Premium consegue substituir um com características mais desportivas é fácil. O complicado é provar que este mesmo pneu consegue estar equipado em modelos mais desportivos e conseguir um bom desempenho em pista. Para isso, a Continental requisitou a presença de modelos tão reputados no mercado como o Renault Mégane RS, o Subaru Impreza WRX STI ou o Volkswagen Golf GTI Clubsport. Todos contam com potências próximas ou em torno dos 300 cavalos. O Subaru está equipado com um sistema de tração integral permanente e caixa de velocidades manual, o Mégane e o Golf contam com tração apenas no eixo dianteiro e o Golf é o único do trio a incluir uma caixa de velocidades automática de dupla embraiagem. Comum a todos é a sua vertente mais desportiva e a vontade de andar em pista, a ritmos que são considerados ilegais na via pública. Depois de o nosso instrutor nos ter dado um pequeno briefing, resta seguir o “seu” Volkswagen Golf GTI e ouvir, via rádio, as suas (poucas) indicações.



Golf GTI, Impreza WRX STI e Mégane RS para testar o novo Premium Contact 6

E ENTÃO, PROVOU?

Provou! Na meia dúzia de voltas que demos à zona mais pequena do traçado do Circuito de Montebello, os novos Continental PremiumContact 6 conseguiram-nos deixar explorar as prestações de cada um destes desportivos, usando as trajetórias indicadas pelo instrutor que seguia sempre à nossa frente, impondo o ritmo certo. No final, o estado de conservação dos PremiumContact 6 já acusava algum desgaste, mas esta “prova” foi tudo menos meiga. E seria assim com qualquer pneu. Aqui, o que estava em jogo era demonstrar que um pneu menos desportivo consegue calçar modelos de dinâmica mais exigente e não desiludir quem está ao volante. Quanto a nós, poderíamos repetir este teste as vezes que a Continental achesse

necessário até conseguir os mais variados resultados. Que o diga o sorriso com que saíamos do carro após cada sessão.

CONCLUSÕES FINAIS

Os testes em Montebello foram essenciais para nos demonstrar as diferenças de cada pneu entre os mais antigos e o novo modelo, e a presença dos vários engenheiros da marca foi também muito útil para podermos aprender porque é que existem essas diferenças e o que é todos os detalhes e formatos na estrutura, na faixa de rodagem e até no composto da borracha podem originar em termos práticos.

O início da comercialização do Continental PremiumContact 6 está previsto para o início de 2017, sendo que vão estar presentes as versões de revenda e as de equipamento original, mais adaptadas a modelos específicos e produzidas segundo as indicações de cada fabricante.

Numa fase inicial, o Continental PremiumContact 6 estará disponível em cerca de 70 dimensões, com tamanhos de jante a variar entre as 16 e as 21 polegadas e com diversos índices de velocidade. Em termos de preço, é difícil apontar um valor, sendo que o melhor será mesmo contactar um dos pontos de venda que comercializam a marca Continental.



TESOURO TECNOLÓGICO

Revelado ao público no último Salão de Paris, o Renault Trezor pretende ser uma montra de design e tecnologias de futuro

TEXTO: PAULO PASSARINHO / FOTOS: OFICIAIS









Tem sido inegável que os últimos modelos apresentados pela Renault têm uma linguagem estética que tem granjeado muitos elogios. O *concept* DeZir apresentado em 2010 foi a primeira fonte de inspiração para os anos que se seguiram até aos nossos dias. Foi dessas linhas que saiu o Clio em 2012 e, mais tarde, em 2014, a marca divulgou estudos onde afirmava que a estética passou a ser o primeiro fator de compra dos seus veículos. Desde então, a apresentação dos novos modelos já mostra o quanto este aspeto é fulcral para a Renault. Com isto em mente, a marca francesa surpreendeu os visitantes do Salão de Paris com um *concept* completamente de acordo com o estilo da Renault: Trezor, um imponente coupé Gran Turismo com propulsão elétrica e dois lugares num ambiente Passion Red (ndr. vermelho paixão), e vai ainda mais longe na exploração dos campos do design. Depois do conceito “apaixonar” lançado pelo DeZir, agora é tempo de compromisso e maturidade.

Segundo os responsáveis da marca, o Trezor representa as novas linhas de design da Renault que podem ser encontradas na atual gama, nomeadamente os traços quentes, simples e sensuais, com uma linha de família bem presente na dianteira dos modelos e na assinatura em forma de C dos LED. Com 4,7 m de comprimento e 2,7 m de largura, conta com uma estrutura em carbono com superfícies com diferentes acabamentos. Suave e acetinada na dianteira, esta

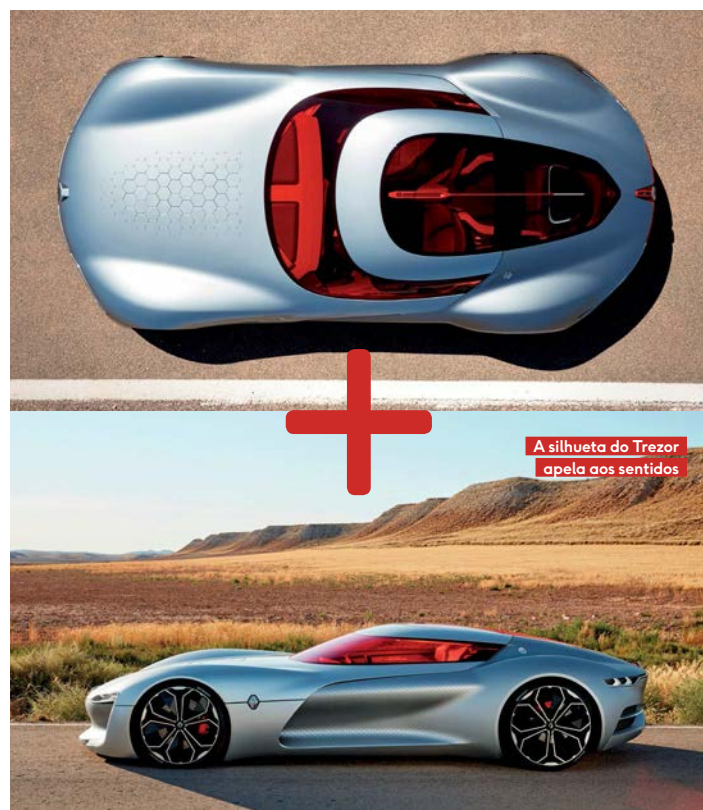
“No interior, o *concept* Renault Trezor apresenta um forte enfoque no desenho”



carroçaria espelha o caráter dinâmico do modelo. Na traseira, surge um painel hexagonal que sublinha o temperamento desportivo e a aplicação de alta tecnologia. O acabamento metálico reproduz uma imagem simples e protetora. Toda a silhueta reflete os atributos de um GT. Uma larga entrada de ar em forma de ninho de abelha deixa o ar fluir, e transparece a imagem de que o Trezor está a respirar. Do lado esquerdo, o bocal de gasolina foi substituído por um mostrador analógico que indica o nível de carga do veículo. Na traseira, a moderna luz de fibra ótica integrada com feixe laser pretende dotar o Trezor de uma luz mais brilhante e distintiva. Esta tecnologia permite adotar um código de cores para situações como travagem, mudanças de direção, entre outras.

No interior, acessível através de um mecanismo que levanta toda a estrutura, um pouco à imagem da tampa de uma caixa de joalharia, o Trezor apresenta um forte enfoque no desenho. O estilo volta a ser considerado “quente e sensual”, com a cor vermelha a predominar. Materiais de alta qualidade e profusão de utilização de madeira e pele são uma realidade. A cor vermelha pretende ainda fazer a ponte entre o desenho exterior e o interior.

Com 1.080 milímetros de altura, o Trezor convida os ocupantes a subirem a lateral e entrarem então dessa forma no interior, com os encostos dos braços a recolherem para facilitar o acesso. Esta entrada é um revivalismo dos tempos da competição de há alguns anos.



As surpresas no interior mantêm-se com um painel de instrumentos em madeira vermelha que esconde um compartimento para bagagem atrás. Contribuindo para acentuar o ar de modernidade na cabina, vários elementos de alta tecnologia surgem num generoso ecrã tátil. Os bancos, igualmente em pele vermelha, com contorno arredondado são inspirados no mundo do mobiliário de autor criando um forte ambiente a bordo. O volante retangular pretende aumentar a visibilidade do condutor e é inspirado no mundo da Fórmula 1. Tem três ecrãs, um montado ao centro e dois táteis no lugar das convencionais patilhas.

O concept Trezor é inspirado na experiência da mobilidade elétrica do grupo Renault. Com uma potência máxima de 260 kW /350 cv e um binário de 380 Nm, este GT de tração traseira acelera dos 0 aos 100 km/h em menos de quatro segundos. O sistema possui duas baterias (uma na dianteira e outra na traseira para otimizar o peso) refrigeradas de modo independente e conta ainda com um sistema de recuperação de energia por travagem (RESS), herdado da Fórmula E.

A Renault afirma que o coeficiente aerodinâmico é de apenas 0,22 Cd, positivamente influenciado pelo facto de o centro de gravidade estar a 25 cm do chão, o que também contribui para maior estabilidade.

O cocktail final deste modelo está reservado para as tecnologias mais

**“O volante
retangular
inspira-se na
Fórmula 1”**



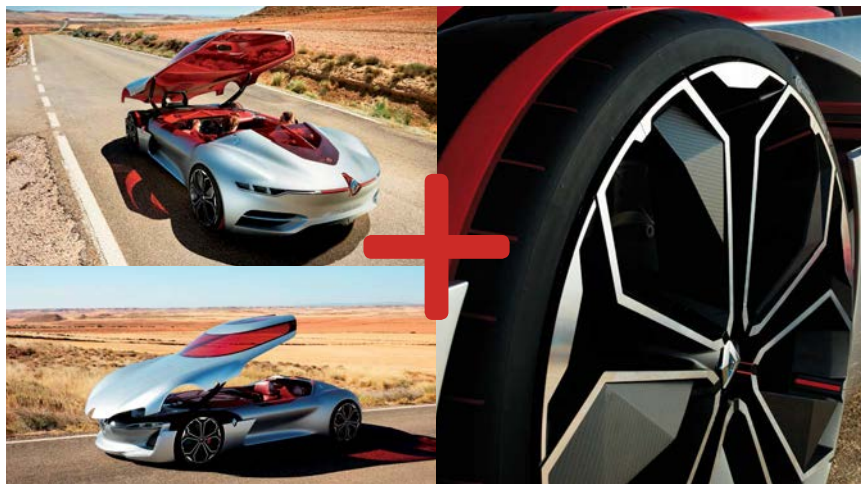
Dianteira larga assegura
uma excelente presença
em estrada

futuristas, como é o caso da conectividade avançada e condução autónoma. Graças ao sistema Multi-Sense, o Trezor oferece três modos de condução: Neutral, Sport e Autónomo. Neste último modo a ideia é permitir que o utilizador possa ocupar o tempo da viagem com outras tarefas que não incluem conduzir até ao destino. Quando o carro está em modo autónomo, o sistema de iluminação de exterior ativa um modo especial que tem como missão mostrar que o carro está nesse modo. Ligações a redes sociais permitirão ao utilizador estar conetado com o mundo e partilhar a sua experiência a bordo.

O Trezor é uma montra tecnológica e um estudo de design. Esperemos por 2020 para perceber a evolução. **TC**



O acesso ao interior é feito pela abertura de todo o habitáculo



A força do Trezor é também estética



CÉU À NOITE

Caçar meteoros é um grande desafio.
O melhor é precaver-se e levar consigo
um Rolls-Royce Phantom que contém
a sua própria constelação privada...

TEXTO: TOM FORD /
FOTOS: JOHN WYCHERLEY





céu está em chamas.

O

Bem, não é literalmente. Está apenas numa espécie de combustão lenta. Raios, caí na armadilha da hipérbole: seria mais exato descrever as brasas mortíferas que estou a ver no céu a cada 30 segundos

como os detritos orbitais do cometa Swift-Tuttle com 25 km de diâmetro, que se desintegra contra a atmosfera da Terra. Mas isso é menos poético. Seja como for, a manta da meia-noite com as suas estrelas está atualmente a ser cortada por pequenos trilhos de plasma sobreaquecido que se espalham pelo firmamento. Não possui a mesma intensidade de um espetáculo de fogo-de-artifício, mas o simples facto de saber que estou a ver fragmentos de um meteorito espacial transformarem-se em meteoros (caso se desintegram completamente) a 60 km/s torna tudo mais... grandioso.

Ajuda, obviamente, estar empoleirado na orla do Grand Canyon às quatro da manhã, a olhar para um amplo e acusticamente vampírico fosso rochoso e encostado à dianteira de um Rolls-Royce Phantom Coupé de quase meio milhão de euros, mas o princípio mantém-se. Não consigo, entenda-se, ver o Canyon em si. É que o céu está tão escuro que parece que alguém cobriu o mundo com uma capa preta de veludo, e a única luz vem das estrelas que brilham como minúsculos diamantes e da lua que faz lembrar um holofote. É a chuva de estrelas Perseidas como nunca antes vista, e um só pensamento invade a minha mente como um mantra infantil: o céu está repleto de desejos.

Olho para trás, para o Rolls. Inclui um dos extras com que ando obcecado desde a sua apresentação em 2007 – o Starlight Headliner. Mil e seiscentas luz em fibra ótica montadas no teto que simulam o céu noturno...



V12 de 6,75 l do Phantom
é tão antigo quanto
o próprio céu



E para o seu próximo truque,
Tom Ford vai pôr a Rainha
Isabel II a fazer TT



“O carro continua intacto e imparável
– para total descrença de quem
se cruza connosco”



A vista da TG para a chuva
de meteoros é obscurecida
por uma nuvem localizada



Eis o gênero de "carros" com que o Rolls se cruzou em busca do sítio ideal



Lance Diskan: o Luke Skywalker de tudo relacionado com o lado negro

Ou a constelação do dia à sua escolha, se preferir. Conseguirá o teto do carro igualar a beleza do céu real? Nem por isso, mas não deixa de ser impressionante. É um pormenor que nenhum outro fabricante conseguiria executar com tanto requinte e tanta classe. Mas, tal como os fragmentos flamejantes no céu, o Phantom está a morrer. Chega uma nova versão daqui a um ano, e vai substituir um carro fantástico. Portanto, decidimos conduzir o último dos Phantom, com o seu inimitável teto, e compará-lo a um dos melhores céus noturnos do planeta. Uma última aventura antes que o novo Phantom se transforme no antigo.

Não começou bem. Passo a explicar...

Se recuarmos 48 horas, encontramos-me ao volante de um Phantom Coupé cinzento (que vale mais do que a minha própria vida) numa estrada sem alcatrão a cerca de 65 km da opção de salvamento mais próxima. Passo, com um dos veículos mais luxuosos do mundo que pesa cerca de três toneladas, por um leito seco de rio que normalmente só é atravessado por veículos todo-o-terreno radicais e jipes artilhados. E não temos, diga-se de passagem, pneu sobressalente.

"Mas e se estiver nublado?" pergunta o fotógrafo John Wycherley.

"O céu vai estar limpo – estamos no Arizona e é verão", respondo eu enquanto tento esconder o nervosismo e soar positivo. "Se estiver, eu resolvo."

"Como? Consegues mudar a meteorologia?" pergunta John com seriedade.

O silêncio que se segue está cheio de acusação.

As coisas estão a correr de uma forma... estranha.

Temos de encontrar um bom sítio para ver a chuva, e isso implica fazer o reconhecimento da zona e passar em zonas menos, digamos, circuladas. Num Rolls. Já fomos parados duas ou três vezes por tipos em jipes bem preparados para estes pisos que não acreditavam que andávamos aqui neste carro, ainda que seja a velocidade reduzida que dificulta a chegada a qualquer destino. Por

enquanto, o carro continua intacto e imparável – para total descrença de quem se cruza connosco. Somos informados por pessoas que viajam em jipes, daqueles que sobem montanhas, que estamos num Rolls-Royce, como se eu olhasse subitamente para o habitáculo azul-bebé e reparasse que trouxe o Rolls para o mato em vez do Land Rover.

O prazo também é apertado. Estamos em Flagstaff, Arizona, à caça de meteoros, e as Perseidas estão no seu auge entre os dias 11 e 12 de agosto de 2016. Estamos na tarde do dia 11, ainda não encontramos um sítio bom para a observação, e captar meteoros efêmeros implica, ao que parece, fotografia *time-lapse* que não compreendo, para além do facto de demorar horas a fio. O espetáculo celestial deste ano será o melhor em 20 anos graças a um fenómeno qualquer científico relacionado com o poço gravitacional de Júpiter. Desde que o céu não esteja nublado. Mas a nossa loucura tem um método, e há uma boa razão para termos voado até aqui para ver a chuva: desde 2001 que Flagstaff é a primeira "Cidade de Céu Escuro", uma zona que toma conta, ativamente, da sua vista noturna. Está na lei.

É fácil perceber a razão pela qual Flagstaff se tornou obcecada com a preservação da sua escuridão quando voamos por cima de uma cidade à noite. Um sistema circulatório traçado em veias de candeeiros de rua, órgãos compostos por aglomerados de lojas e casas que piscam e reluzem. É, à sua maneira, belo. Uma teia palpante de amebas iluminadas. Só que também é ganancioso, inundando o céu noturno com um dilúvio neón, ofuscando as estrelas e cegando-nos com luz artificial. Criamos uma auréola falsa, e isso impede-nos de vermos os anjos. Por muito que tentemos encontrar um poiso adequado, não conseguimos. Não vislumbramos o sítio certo onde o carro e o céu se conjugam, e só consigo pensar que isto soava bem mais simples quando o estava a planear em Lincolnshire. Encontramos constantemente pequenos planaltos



O Phantom será substituído em 2017. Terá de ser incrível para bater o atual



O botão rotativo ao centro regula a intensidade do brilho das luzes no teto. Fixe!

Tom protege-se de meteoros errantes sob a "sombriinha de cometas" do Phantom



“Alguns carros são melhores vistos ao longe. O Rolls-Royce é o contrário”

vermelhos que estão no sítio errado, ou não temos o panorama largo que precisamos. Portanto, precisamos de ajuda... Da Dark Skies Coalition (DSC). Eu sei, eu sei. Soa ao género de movimento que tem como líder asmático alguém chamado Vader e demasiados membros vestidos com armadura branca em plástico, mas a DSC é, na verdade, uma organização dedicada à preservação do céu da noite, livre da poluição da luz artificial. Combinamos um encontro com o seu representante local, Lance Diskan, num parque de estacionamento.

Lance, venho depois a perceber, é um dos tipos mais simpáticos que já conheci. Um daqueles sujeitos raros cujo instinto é fazer o bem e apoiar causas. Suspeito que ele teria sido um excelente hippie, mas nota-se um certo fervor subjacente à sua barba que me leva a pensar que, apesar de ser um tipo compassivo, não é boa ideia subestimá-lo.

“Há miúdos que não sabem que aspeto têm as estrelas”, diz Lance com um tom resignado na voz. “Miúdos da cidade, que não sabem o que há lá em cima, quão belo é o céu. Queremos mudar esse desconhecimento.”

Para que isso aconteça, a organização defende aquilo a que Lance chama de “a implementação e a aplicação de iluminação exterior de qualidade”. A tradução disso é “manter o céu escuro da noite... escuro”. A própria Flagstaff tem iluminação exterior amarela, uma óbvia ausência de luzes neón e a maioria das empresas usa sinais branco no preto mais escuros, ao invés dos habituais preto no branco. Isso mantém a aura de luz noturna da cidade a níveis aceitáveis para os dois observatórios locais (o de Lowell e o da marinha norte-americana) e, como efeito secundário agradável, torna a zona um pouco mais gentil e romântica até. Também reduz os gastos com

eletricidade, limita o efeito *jet lag* na vida animal local e – segundo Lance – pode ajudar a equilibrar os ritmos circadianos das pessoas e beneficiar a saúde dos habitantes.

O deserto em redor de Flagstaff é, então, um dos melhores sítios do planeta – para além dos polos – para ver o que se passa nos céus. Lance aconselha-nos e ajuda-nos com a escolha de um sítio bom, educando-nos no lado negro. Os melhores sítios para observar o céu da noite, segundo Lance, encontram-se nos caminhos menos percorridos. Portanto, percorremo-los no Rolls. Seria de pensar que um carro destes teria problemas com trilhos, mas a verdade é que o enorme Phantom portou-se lindamente. Boa altura ao solo, suspensão pneumática e pneus altos tornam o maior dos Rolls-Royce num devorador de quilómetros não alcatroados seguro e muito determinado, com um habitáculo estilo casulo subtilmente iluminado. Viaja pelo espaço e tempo numa sala de estar luxuosa. O V12 com 6,75 litros de capacidade impele facilmente o carro até nas superfícies mais complexas, a caixa de oito velocidades sempre suave e precisa. É nas horas que passo no seu interior que percebo que alguns carros são melhores vistos ao longe. Não vê as folgas nos painéis e as falhas na pintura nem os acabamentos grosseiros, mas sim o global. Um Rolls-Royce é precisamente o contrário. Quanto mais perto está do carro, melhor é. Assim que está lá dentro, é praticamente o salva-vidas perfeito para se proteger da tempestade da vida moderna.

Acabamos no deserto no meio do nada, sem rede de telemóvel, a fotografar tanto o céu como o Rolls-Royce enquanto somos devorados por mosquitos que se assemelham a minúsculos pterodáctilos carnívoros. São oito das mais insuportáveis horas da minha vida.



Spirit of Ecstasy tentou matar à cabeçada mosquitos noturnos. Não conseguiu



“Bem, Sr. agente, ele saiu de um grande veículo e tinha na cabeça uma luz vermelha”



É isto que acontece quando
fotografa a noite toda.
E o dia. E a noite seguinte



Um pequeno exército que o vira contra si mesmo – esbofeteio o meu próprio corpo por causa de um enxame de insetos ninja cujos gritos de guerra se assemelham a uma minibroca de dentista. Temos ambos casacos com capuz, mas como estão 28 graus eu estou de calções. “Seus sacaninhas”, grito eu enquanto dou um murro na cara na tentativa de afastar um mosquito que enfiou a sua trombinha na minha pálpebra direita. John olha para mim com preocupação. Não tenho dormido muito.

Acabamos a sessão, conduzo de volta ao hotel dorido e massacrado, mas três horas depois já estou a pé para encontrarmos mais locais interessantes. As minhas pernas parecem doentes. O dia está bonito, pesado e quente. Não dormimos grande coisa. Cansado e invadido por bocejos constantes, tudo fica um pouco turvo e indistinto. Conduzimos por prados, bosques de faias e desertos dourados, em busca de um sítio para fotografar o teto especial do carro e os meteoros. Acabamos a noite, após visitar o Grand Canyon e ver as Perseidas em toda a sua silenciosa glória, no topo do monumento nacional Sunset Crater Volcano algures perto de Flagstaff. A zona está tingida de preto, é apocalíptica e bizarra – a abordagem torricada à paisagem pitoresca. Viajámos por “estradas primitivas” e trilhos pedregosos. O Phantom continuou impávido e sereno.

É aqui – graças ao Senhor – que tudo se conjuga. A brisa constante confunde o voo dos mosquitos, o céu está limpo, a lua está a pôr-se e a fechar o seu luminoso olho. E há meteoros. Um bando, um linha, um enxame e um esquadrão. Vindos dos quatro cantos do céu noturno. A câmara está apontada para a constelação de Perseu onde há mais meteoros (há uma *app* para

isso, claro), mas o céu está pejado com a morte vistosa de pó inanimado. É infinitamente belo.

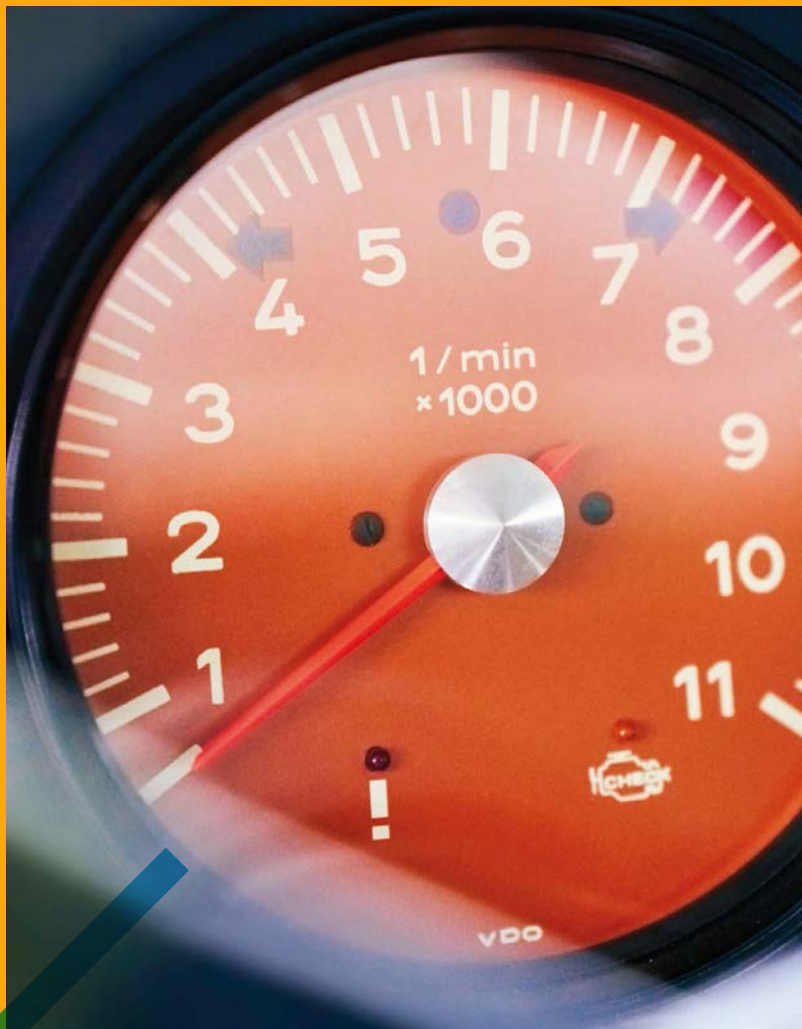
De torcicolo no pescoço, sente-se minúsculo e insignificante. O Phantom é o único carro que tem hipótese contra toda esta magnificência. Imperial. Grandioso. Esplêndido. Digno. Não é apenas um carro, é um evento. Como é que se faz algo tão bom quanto isso?

Tem a ver com tomar as coisas como certas. O céu da noite é apenas o céu, as estrelas são apenas estrelas, o Phantom é apenas um carro. Só que não são. Se não conseguir afastar-se das luzes da cidade, nunca apreciará o verdadeiro brilho das estrelas. E sem carros como o Rolls-Royce Phantom só teremos ornamentos e decorações de mau gosto. A velocidade pura é, nos dias que correm, uma ambição inócua. Se colocar potência suficiente num carro torna-o logo rápido. Luxo despropositado e tecnologias inúteis? Chegam a ser caricaturas de si próprias. Fazer um carro genuinamente *bom* – torná-lo francamente *especial* – é um talento que a Rolls-Royce possui e que demonstrou de forma espantosa com o Phantom.

Deixamos Flagstaff convencidos de que a Rolls-Royce tem uma tarefa hercúlea à sua frente enquanto tenta recriar – ou melhorar – um carro tão gratificante quanto este. Algo que teça uma combinação tão mágica de opulência e contenção, classe e subtilidade. Encontrámos o único fenómeno que parece bater o seu esplendor, e descobrimos que a constelação no seu teto é apenas um dos elementos mágicos que lhe formam o carácter. Mas também vamos retemperados e com novo conhecimento da noite e sua importância. Viemos caçar meteoros, mas encontrámos mais do que isso. Tal como Lance diria, “bem-vindos, amigos, ao lado negro.” **TF**

“O Phantom é o único carro
que tem hipótese contra
toda esta magnificência”





TEXTO: TOM FORD / FOTOS: WEBB BLAND

DENTRO DA MARCA MAIS FIXE. **DE SEMPRE**

A relação de amor entre a *TopGear* e a Singer dura há cinco anos, e desta vez visitámos a fábrica da marca

O que aqui vê, mesmo à frente dos seus olhos, é um conjunto de unicórnios de tons metálicos. Por um lado porque tudo o que sai desta fábrica situada na zona industrial poeirenta de Sun Valley, Califórnia, é tão raro e fabuloso que é quase mítico, mas também porque não existe realmente aquilo a que chama um

Singer

Porsche



Não existe pura e simplesmente. Não há nenhum Singer 911, 911 Singer, Porsche Singer ou, para ser totalmente direto, qualquer automóvel que se chame Singer. Isto pode ser um pouco confuso já que nas imagens parecem estar uns dez alinhados como se fossem o bufete mais apetecível – e indigesto – do mundo.

O que vê nas imagens, sem qualquer sombra de dúvida, é um grupo variado de Porsche 911, quase todos da colheita 964 (1989 a 1994) e modificados e melhorados por uma empresa chamada Singer Vehicle Design. É que a Singer (também conhecida como SVD) é uma entidade empresarial insistente no facto de não criar realmente carros, e sim recuperar veículos da Porsche e modificá-los de forma subtil, dando origem ao estranho lema “Restaurar, Reimaginar, Renascer”. E só parece estranho até fazermos a ligação entre a insistência da Singer na utilização da terminologia inequívoca e o facto de a Porsche proteger os seus produtos da mesma forma que uma urso protege as suas pequenas crias. Se começar a ameaçar o estado das suas criações, cujo prestígio demorou décadas a

adquirir, ou se tentar associar-se ao nome, os advogados da Porsche vão agarrar com punho firme a delicada situação financeira da sua empresa antes que consiga dizer “processo causador de falência”. Ou “cuidado, está a apertar-me a garganta.”

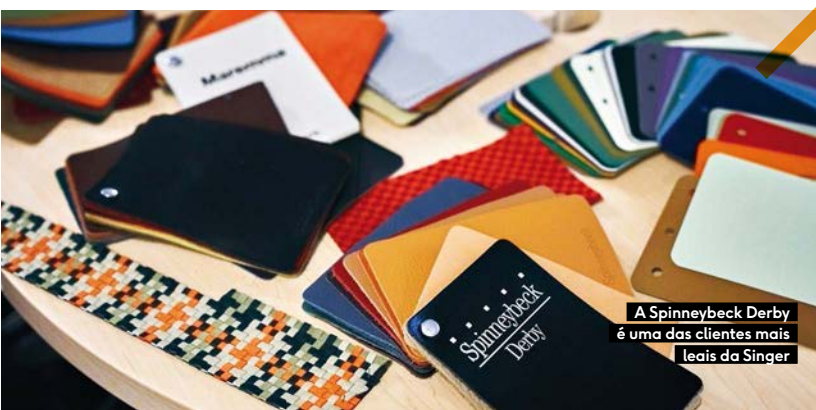
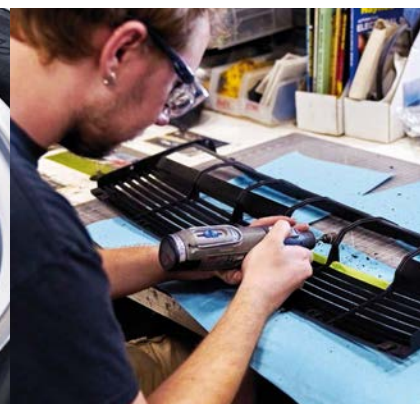
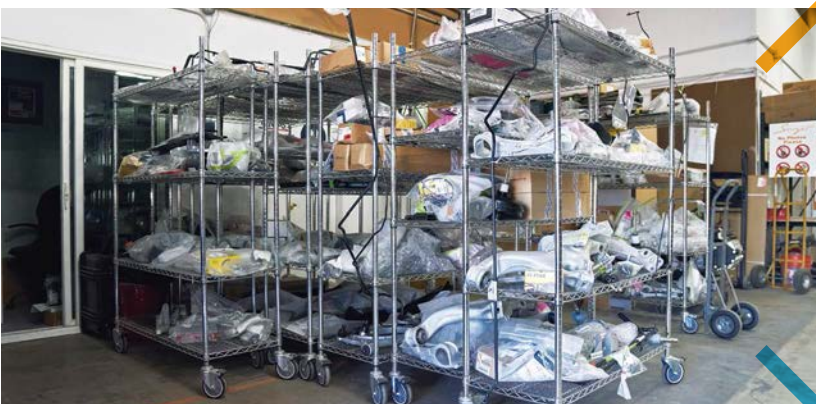
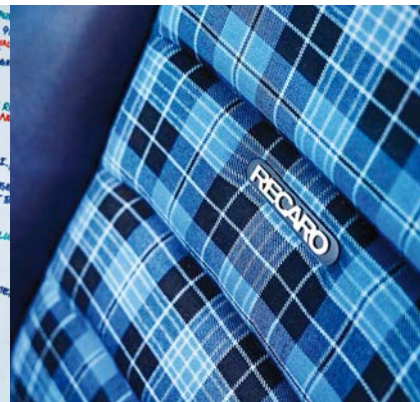
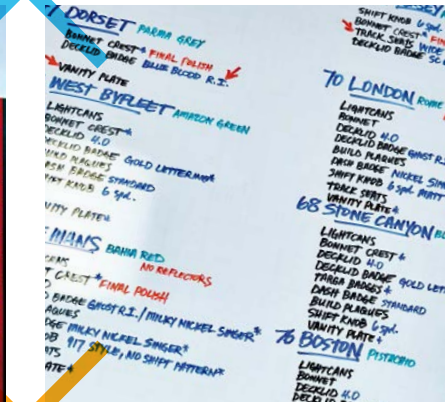
O facto de entrarem inúmeros Porsche 911 em estado deplorável nas instalações da SVD e saírem, quais borboletas, como alguns dos carros mais desejáveis do mundo não é relevante: se importar o prestígio da marca de Estugarda, é provável que fique sem a empresa a curto prazo. Só que a SVD sabe bem o que está a fazer. E fá-lo muito bem. Para começar, é praticamente impossível que a Porsche, uma entidade comercial, não goste que uma pequena empresa agarre num modelo usado e lhe dê uma nova e bela injeção de vida, que costuma resultar num dos carros mais fixos do planeta. Na minha opinião, a possibilidade de alguém não comprar um 918 porque a SVD remodelou um 911 é estapafúrdia, mas tenho a certeza que terá ajudado a vender um ou outro Boxster, ou, no mínimo, deu mais exposição à marca alemã graças a artigos e sessões fotográficas.



Alguns clientes Singer escolhem a decoração mais minimalista possível



A Singer chama a este interior "Flavio Briatore Esfolado"



A Spinneybeck Derby é uma das clientes mais leais da Singer



Uau, as rodas eram muito, muito mais pequenas nos anos 70!

Druck: significa, em alemão, "ruído emitido quando passa 400 cv das rodas traseiras para o chão"



Este é o departamento em que boa parte da magia acontece

DEPARTMENT OF *Fine Works*



O caranguejo biônico da Singer prepara-se para atacar um motor



Quer o seu 911 estilo "trem de cozinha dos anos 70"? A Singer resolve a questão



É convém realçar que estes não são simplesmente carros artilhados. Estes Porsche 911 são elevados a um patamar superior. E o processo continua a ser o mesmo desde que visitei a fábrica há muitos anos. Nessa altura, nenhum jornalista tinha conduzido um carro da SVD, e Rob Dickinson, patrão da marca, exibia aquele comportamento típico em que uma pessoa faz as coisas lentamente e com precisão enquanto emite uma onda de energia nervosa. É o equivalente a gritar “EU ESTOU CALMO”. Cheguei ao armazém antigo aqui ao lado – que se chama agora SVD1 – e encontrei o único veículo disponível para ensaio todo desmontado no chão. Literalmente. Foi montado num instante, o que me impressionou bastante.

Desta vez, as coisas são muito diferentes. As novas instalações, chamadas SVD2, são maiores. Encontro diversos Porsche, de várias gerações diferentes, em diversas fases de restauro. Verdade seja dita, isto só seria ainda mais diferente da produção em massa se a Singer restaurasse cada um dos carros numa sala insonorizada independente. Num dos cantos está um par de elevadores, e carros que estão a receber a última vistória. Ao lado, já na parte do armazém, estão diversos carros a receber frisos e acabamentos bem como polimento. A seguir encontro vários chassis que foram decapados, montados em plataformas móveis, e depois, aparentemente dispersos como o tesouro de um dragão, estão as pedras preciosas. Muitos Porsche 911 em diversos estados da sua remodelação pela Singer. A paleta de cores em si é extraordinária. A atenção ao detalhe é obsessiva, o nível de acabamentos exemplar. É pura pornografia Porsche.

Encontro Rob bem mais calmo, apesar de ter muito mais trabalho do que há uns anos. Ele mostra-me exatamente o que é preciso para ter o seu próprio Porsche 911 964 personalizado. Como seria de esperar, é um pouco mais complicado do que escolher um menu num restaurante de *fast food*. O processo, caso tenha na carteira meio milhão de dólares, inclui os seguintes passos. Primeiro, precisa de um carro para recuperar. A Singer pode ajudá-lo a encontrar um 964 em condições minimamente decentes (Targa ou Coupé), mas tem de ser o cliente a adquiri-lo e transportá-lo para a oficina. Isto é importante porque o carro mantém o seu VIN e a quilometragem real, o que significa que o carro é exatamente igual, ao invés de ser um veículo novo, apesar de ser alvo de um restauro a toda a linha. Rob também faz questão de manter carros com importância histórica em circulação, por isso escusa de bater-lhe à porta com uma edição limitada ou um carro destinado a um Concours d'Elegance. É então que o verdadeiro trabalho começa – e só ser cliente da Singer já obriga a muito esforço intelectual.

Primeiro, o carro é despido e o chassis preparado e decapado, corrigido e reforçado. Depois, a Aria Group, empresa especializada em ligas, monta os para-choques e as asas (dianteira e traseira), capot, tejadilho e porta do compartimento do motor – tudo em fibra de carbono. Em seguida, tem de escolher uma estrutura anticapotamento – quer um simples arco de reforço, quer algo homologado pela FIA –, barras para os cintos especiais, barras antiaproximação, e até se quer o seu carro soldado como uma versão de rali. Tem ainda diversas escolhas em termos de depósito – também há material aprovado pela FIA –, bem como em termos de apoios, suportes e cablagens.

Por fim, chegamos ao que é bom. Pode escolher entre o 3.8 normal de 300 cv ou o bloco 3.8 da Ed Pink Racing Engines com 350 cv. É pouco para si? Então precisa do motor

4.0 com 390 cv, também da Ed Pink Racing, que catapulta o carro até aos 100 km/h em “menos” de 3,3 segundos e aos 160 km/h em 8,2 segundos. Cada motor é acoplado a uma linha de escape em aço inoxidável com revestimento cerâmico que produzirá o nível de ruído que quiser, bem como a uma caixa manual (reconstruída com “peças especiais”) Getrag G50 que vinha de série com os 964/993. Há uma caixa manual de seis velocidades à disposição (todas incluem diferencial), e um sistema de tração integral derivado do que foi usado no 993 caso precise. E é bem provável que precise se escolher o motor com 400 cv.

Todos os cabos e todas as tubagens são novos – algum do material vem do mundo militar –, os faróis recorrem a material leve em policarbonato e as luzes bi-xénon são da Hella. E todos os cromados levam um tratamento niquelado para o brilho ser mais requintado. As suspensões são asseguradas pela KW e há uma opção mais rija, da Öhlins, para quem é fã das pistas. Tudo o resto é melhorado, de casquilhos a apoios. Os travões usados são da Brembo – a opção pelos discos colossais do 993 Turbo é muito popular – e até pode escolher a variante carbocerâmica se achar que os discos em aço são demasiado dados a fadiga. Tem ainda jantes de 17” estilo Fuchs para montar sob as belas cavas, vários pneus... A lista é longa.

E a paleta de cores também o é: existem 75 cores, e inúmeras opções num habitáculo que é, sem dúvida, um dos melhores do mundo automóvel. Não se trata apenas de escolher entre um banco *touring* baixo e uma *bacquet* em carbono, mas sim uma viagem aos recantos mais profundos das suas preferências. Pode, por exemplo, escolher a cor das ilhós dos bancos! Padrão em diamante nos revestimentos a pele, bancos traseiros instalados ou não, compartimento do motor pintado, diversas opções ao nível dos tecidos e do volante, sistemas multimédia e rádios – basta olhar para alguns dos carros terminados para ter uma ideia de quão diferentes ficam. Do verde pálido do “Brooklyn” (todos os 964 restaurados pela Singer recebem o nome da residência futura do carro), ao azul pastel do “Dubai”, vermelho forte do “North Carolina” ou o cinzento couraçado do “Chicago” – há praticamente tudo o que alguma vez desejou num carro.

Pode fazer tudo isso por menos dinheiro. Pode comprar o carro antigo, as peças e os materiais e ficar com um 964 de 450 cv por um terço do valor. Mas não seria parecido a estes. Teria muita dificuldade em fazer um carro deste género, com este nível de atenção aos pormenores, por menos dinheiro. Apesar de custarem bastante – o valor varia muito consoante as escolhas, claro –, os 964 modificados pela Singer são totalmente feitos à medida, incrivelmente personalizados e simplesmente únicos. A empresa é a equivalente moderna dos carroçadores dos anos 30. Traz mestria artesanal à tecnologia moderna e funde-os com muito estilo. Isto é, se a marca existisse, claro. **17**



FERRARI F12tdf

Preço: € 398.000 (UK)

Motor: 6.262 cc, V12,

780 cv às 8.500 rpm,

705 Nm às 6.750 rpm

Transmissão: F1 dupl.
emb., 7 vel., tr. traseira

Performance:

0-100 km/h em 2,9 s,

0-200 km/h em 7,9 s,

340 km/h vel. máxima

Consumo/emissões: 15,4

l/100 km, 360 g/km CO₂

Peso: 1.520 kg



H I G H W A Y

Conduzimos um dos Ferrari mais potentes de

T O

sempre, o F12tdf de 780 cv, em busca de algo

T H E

ainda mais potente: o Eurofighter Typhoon

D A N G E R

TEXTO: OLLIE MARRIAGE / FOTOS: LEE BRIMBLE

Z O N E

P

orta USB? Graças a Deus. É como ver uma aliança no dedo de um assassino da mafia – prova que há mais na sua vida do que mortes e fatos escuros. Apple CarPlay também, e navegação. Obrigado, Ferrari, por teres instalado estas engenhocas em algo que ostenta cada elemento aerodinâmico como

uma arma, porque assim sei que o F12tdf é um carro.

Um carro que adora pistas, claro. Vamos então para uma? Seria uma espécie de prisão para o carro, mas a Ferrari colocou uma condição: nada de pistas. Não vou sequer fazer de conta que sei porquê, embora a parte perversa da minha mente ache que a Ferrari criou o F12tdf apenas para eliminar um redator *TopGear*.

Delineei então um plano: vim para o País de Gales para tentar encontrar um avião a jato muito especial. O País de Gales húmido, ventoso e repleto de folhas do outono.

Tenho de aprender a estar calado nas reuniões da nossa redação. Há um método na minha loucura, mas, agora que olho para trás, até eu o acho débil. Vou colocar-me à mercê da eletrónica do carro. A Ferrari garante que os sistemas de ajuda à condução são tão avançados que não só tornam o F12tdf mais seguro como até mais rápido. Se os desligar é mais lento, diz a marca. Se os desligar tem um acidente, digo eu. Já volto a falar sobre isso.

Seja como for, no campo do uso de eletrónica avançada e sistemas de controlo para gerir as prestações, o F12tdf tem muito em comum com um... Eurofighter Typhoon. Hum! Famosamente desenhado para ser aerodinamicamente instável, o caça da RAF recorre aos computadores para se manter no ar. Também já volto a falar sobre isso mais à frente.

Ainda assim, um Typhoon não cairia de muito alto nesta zona. É aqui que encontramos o Mach Loop, no qual a força aérea ensaia os seus aviões de forma rápida e baixa. Oficialmente, esta é uma de três áreas táticas de treino do Reino Unido, e o seu nome formal é LFA 7(T). Os aviões podem descer até aos 75 metros, e costumam cumprir uma volta que engloba as montanhas de Cadair Idris, Corris e Cribin Fawr. Em termos de estradas, isso traduz-se numa volta de 52 km que inclui a A470, a A489 e a A487.

Às seis da manhã do próximo dia, demoro 45 minutos a completar os 52 km. Segundo uma “fonte bem informada”, se colocar a música *Smoke on the Water*, dos Deep Purple, a tocar quando o Typhoon inicia o Mach Loop, a volta é concluída pelo caça na altura do último refrão.

Só que não existem pinturas amarelas para o Typhoon, e devo confessar que o F12tdf Giallo sobressai bastante na paisagem. Desde que não tente colidir com a paisagem, tudo bem! O problema é que já tentou matar-me. Oito quilómetros depois de começar, com o *manettino* em Sport, tenta embater numa vedação.

O F12 sofreu muitas alterações para se transformar no tdf. Este é 110 kg mais leve, 30 cv mais potente, atinge as 8.900 rpm, gera o dobro da força descendente, e as passagens de caixa (com relações seis por cento mais curtas) são feitas 30 por cento mais depressa. No meio de tudo isto, os pneus dianteiros 20 mm mais largos parecem inconsequentes, mas, prometo-lhe, são uma das razões pela qual este carro é tão agressivo.

Não consigo prever uma só situação numa estrada pública em que o tdf possa exhibir subviragem. Talvez se pisar gelo. A dianteira é incrivelmente direta e assombrosamente reativa, por isso, sempre que entro numa curva depressa e os pneus de trás não

lidam tão bem com isso quanto os da frente, a traseira solta-se e eu já me estou a ver com uma cabeça de cavalo na cama.

Para neutralizar o nariz hiperativo, a Ferrari instalou no tdf o VSW (Virtual Short Wheelbase). É um sistema de quatro rodas direcionais que encurta, aparentemente, a distância entre eixos. Pessoalmente, preferiria um sistema que tornasse essa distância maior. É que assim o carro é demasiado ágil. E com 780 cv sob o capot, o F12tdf é maldoso, quase ao ponto de tentar magoar-se ativamente. O piso está, claro, molhado, e isso não ajuda ninguém – em dois dias, só vemos o instrutor de um BAE Hawk.

O segundo dia começa com aquela volta madrugadora. Gosto da escuridão porque me obriga a moderar a velocidade em estradas desconhecidas, mas aprendo algo valioso. O F12tdf liga a tudo o que faço. Pensava que já o sabia, e tentei ser o mais suave e preciso possível, mas não tinha percebido *quão* gentil tinha de ser e *quão* pequenos tinham de ser os meus gestos. Pense em milímetros e não centímetros, de curso do acelerador. E em graus numa bússola, não em horas, num relógio.

E todas as instruções do condutor têm de ser sincronizadas. Deixei de atirar o carro para dentro da curva e de esmagar o acelerador. Se conduzir dessa forma, o F12tdf vai responder com agressividade. Portanto, regula devidamente os movimentos, trata o acelerador com suavidade e roda gentilmente o volante e conjuga esses processos enquanto descobre como um afeta o outro. Não há quaisquer folgas. Cada comando dá acesso a algo especial. O carro é excitante e intimidante e muito, muito desafiante.

Sob tudo isso está um carro fabuloso que, numa pista seca num dia ameno, é certamente estimulante, espantoso e deveras assustador. Numa estrada secundária do País de Gales, é tão

Candelabro no salão? Barra de ferro no escritório? O tdf pondera como matar o condutor





A enorme precisão do F12tdf permite-lhe escolher em que secção do rail embate



Tem pouco a ver com o cockpit do avião, e gosta de ser tratado com gentileza



“O F12tdf é maldoso, quase ao ponto de tentar magoar-se ativamente”



**BAE SYSTEMS
EUROFIGHTER TYPHOON**

Preço: € 80 milhões

Motor: 2 x Rolls-Royce EJ200

18.350 kg de impulso

Performance: 0-décolagem

(280 km/h) em 8,0 segundos

0-Mach 1,6 a 10.970 m em 150 s

Vel. máxima: 2.495 km/h

Teto máximo: 16.000 m

Peso: 11.000kg (máx. 23.400 kg)

MACH LOOP: FEITO EM DOIS MINUTOS E 14 SEGUNDOS

Mark Bowman é o diretor de operações de voo da BAE Systems. Era piloto de testes, e ainda detém o recorde não oficial do Mach Loop – é o tempo que vê acima. Foi, no entanto, feito num simulador. “Na volta real, há um limite de velocidade para os aviões para que não estilhacem todos os vidros de Dolgellau a Machynlleth. Todos os pilotos de caças fazem o Loop com frequência. É um circuito que testa as

capacidades do piloto, e fazê-lo em algo como o Typhoon é um grande desafio porque é um terreno difícil. A agilidade é o Santo Graal porque a capacidade de virar mais depressa que o inimigo dá-lhe vantagem em combate – quem dispara primeiro costuma ganhar. E pode fazer o que quiser com os comandos do avião porque é imune a quedas. Foi concebido para parecer natural de pilotar, mas a verdade é que cada instrução do piloto passa primeiro pelos computadores.”



Menos "polícia bom, polícia mau", e mais "polícia mau, polícia psicótico"



entusiasmante da mesma forma que uma experiência de morte iminente é entusiasmante: estaciono sempre o carro incrivelmente aliviado por estarmos os dois intactos. Espero estar a passar esta imagem devidamente: o tdf é um animal como nunca antes encontrei. O GT3 RS é mais estável, o LaFerrari é mais magnânimo. Estou a tentar pensar noutros carros que deixam as palmas das mãos tão suadas quanto este – talvez o Ariel Atom sobrealimentado.

Separadamente, o V12 6.2 atmosférico e a caixa de dupla embraiagem com sete velocidades representam um dos melhores sistemas propulsores de sempre mas, em estrada, não consigo explorá-lo bem nem manter o regime do motor elevado. Quero fazê-lo, só para o ouvir gritar, mas nenhuma das relações da caixa permite ativar a incrível banda sonora e manter os pneus traseiros colados ao alcatrão. E recuso-me a conduzi-lo em derrapagem.

Não quero que fique com a impressão errada. Gosto do desafio que o F12tdf representa, e há muitos aspetos fantásticos na sua performance: o equilíbrio é impressionante, os travões poderosos, a potência (e a forma como é transmitida) é incrível, a suspensão é marcadamente ágil e, embora consiga sentir a eletrónica a trabalhar, a luz do controlo de tração raramente liga.

É esse o seu grande trunfo. Todos pensamos que os sistemas eletrónicos anulam a diversão; o F12tdf mostra-se que isso não tem de ser assim. Durante dois minutos, coloquei o *manettino* no modo ESC Off. O painel de instrumentos revestiu-se de um tom vermelho com a desativação dos sistemas F1-Trac, E-diff, F1-DC, ESC, 4WS e SCM. Eu estava, basicamente, a gozar com o Anjo da Morte. Claro que conduzi devagar – não só porque o carro não me facilitou a vida, mas também porque estava aterrorizado. No entanto, devo ter enormes *cojones* porque posso dizer que conduzi um F12tdf numa estrada secundária com o controlo de tração desligado. Convém esclarecer que fui ultrapassado por ovelhas.

Com a chegada da noite, saímos de Gales e encontrámos estradas com mais trânsito. Usámos a navegação e o CarPlay, a bagageira generosa cheia de material. Sem problemas. Só que preso entre o banco duro e os cintos, calcanhares prensados contra o piso em metal e os pneus enormes a seguirem todas as rodeiras, este é um carro nervoso e nada ideal para grandes distâncias.

Na manhã seguinte juntamos carro e avião na BAE Systems em Warton (Preston) perto do hangar onde o Eurofighter Typhoon é construído. Adoraria mostrar-lhe o interior, onde 12 aviões estão a



O Typhoon oferece funcionalidade Wi-Fi a bordo. Muito útil!

O Tour de France italiano conhece o Eurofighter. Os nacionalistas explodem!

ser construídos, mas é proibido fotografá-los. Mostram-me um cockpit – é o epitome da ergonomia porque não tem de lidar com design e apenas funcionalidade. Há ali uma certa beleza. Ligamos a câmara de infravermelhos e vemos os tipos no outro lado do hangar. A resolução é tão boa que distingo os seus dedos.

Um Typhoon custa 80 milhões de euros. É classificado como uma plataforma de armas e o piloto é um gestor de sistemas. A pele exterior tem tolerâncias de construção de 0,2 mm e o sistema de armas reconhece alvos, ordena-os pelo grau de ameaça e escolhe a arma certa para a sua destruição, tudo isso sem a intervenção do piloto. Se os quatro (sim, quatro) sistemas de voo falharem, o Typhoon cai do céu. Para o manter a voar em caso de falência total, o piloto tem de realizar 50 operações por segundo. Eu conduzi um F12tdf com o controlo de tração desligado e sei o que são 50 operações por segundo. Estou pronto para um Typhoon. **72**



BELEZA RARA

OS SUPERCARROS QUE QUASE TIVERAM SUCESSO

A Cizeta devia ter chegado a bom porto. Tinha todos os ingredientes que a Pagani, 15 anos depois, usou para ter sucesso, mas não foi bafejada pela sorte. Teve um bom começo. Claudio

Zampolli, antigo engenheiro da Lamborghini que teve depois vários concessionários de carros exóticos na Costa Oeste dos EUA, juntou-se ao produtor de música Giorgio Moroder, conhecido por *I Feel Love*. Tinham dinheiro e moviam-se nos círculos certos.

Marcello Gandini, responsável pelo design do Miura e do Countach, viu o seu design para o próximo modelo rejeitado pela nova dona da Lamborghini, a Chrysler. Os esboços do que deveria ter sido o Diablo foram depois parar às mãos de Zampolli e a nova marca usou as iniciais do seu nome e estabeleceu-se em Modena.

Até aí, tudo bem. Zampolli decidiu que o seu novo carro não podia seguir a restante manada de supercarros. Um motor de 12 cilindros não chegava... o futuro pertencia aos 16 cilindros. E seria montado transversalmente. Podiam parecer dois V8 soldados um ao outro mas, na verdade, tratava-se de um só bloco de 16 cilindros. Segundo sabemos, o motor era equilibrado, produzia 548 cv (tinha mais 70 cv que o Ferrari F40) e estava acoplado a uma caixa manual de cinco velocidades, que transmitia a potência às rodas traseiras. O conjunto propulsor estava aninhado num chassis tubular composto por uma liga em alumínio, e a suspensão

recorria a um sistema de duplos triângulos sobrepostos. O depósito de combustível tinha 120 litros de capacidade. A largura do carro passava os dois metros.

Apresentado no salão de LA em 1989, o carro foi bem recebido e a Cizeta recebeu sete encomendas quando a produção teve início em 1991. Só que nessa altura já se falava na péssima saúde da empresa. Com o investimento na Cizeta a ultrapassar os dois milhões de dólares, Moroder saiu do projeto e levou com ele o carisma que teria ajudado a vender o V16T na Costa Oeste.

E o carro, agora conhecido apenas como Cizeta V16T, acabou por não cumprir as normas de segurança e emissões dos EUA, pelo que esse mercado de grande potencial estava interdito. Zampolli insistiu até 1995, mas depois desistiu. E assim terminou a história... ou quase. Em 2006, a marca reemergiu e propôs a criação de carros exclusivos, a 649 mil dólares cada. Pensa-se que terão recebido... duas encomendas!

“O motor de 16 cilindros produzia 548 cavalos”

Cizeta V16T



Ficha técnica

AS INFORMAÇÕES FUNDAMENTAIS

Anos no ativo
1989-1995 (e 2006)

Unidades produzidas
Nove (talvez 11)

Preço novo
400 mil dólares em 1991

Trunfo
Motor V16 transversal

Potência e binário
**548 cv às 8.000 rpm,
542 Nm às 6.000 rpm**

Prestações
**0-100 km/h em 4,0 segundos,
328 km/h vel. máxima**

Motivos para o fracasso
**Preço, recessão económica,
normas norte-americanas**

Possibilidade de ressurreição
Incrivelmente pequena

A LENDA ESTÁ DE VOLTA.



FIAT 124 SPIDER.

Quem disse que o que é bom só acontece uma vez na vida?
O lendário Fiat 124 Spider regressa de novo à estrada para reviver o espírito dos anos 60.

Consumo e emissão de CO₂ em ciclo misto de 6,4 l/100Km e de 148g/km. Imagens meramente ilustrativas.



fiat.pt

130!anos de inovação



Consumo combinado (l/100km): 8,4 a 8,9. Emissões CO₂ (g/km): 192 a 203.

Atitude em todos os terrenos.

Novo Mercedes-AMG GLC 43 4MATIC Coupé.

Contact Center
808 200 699

AMG
DRIVING PERFORMANCE

